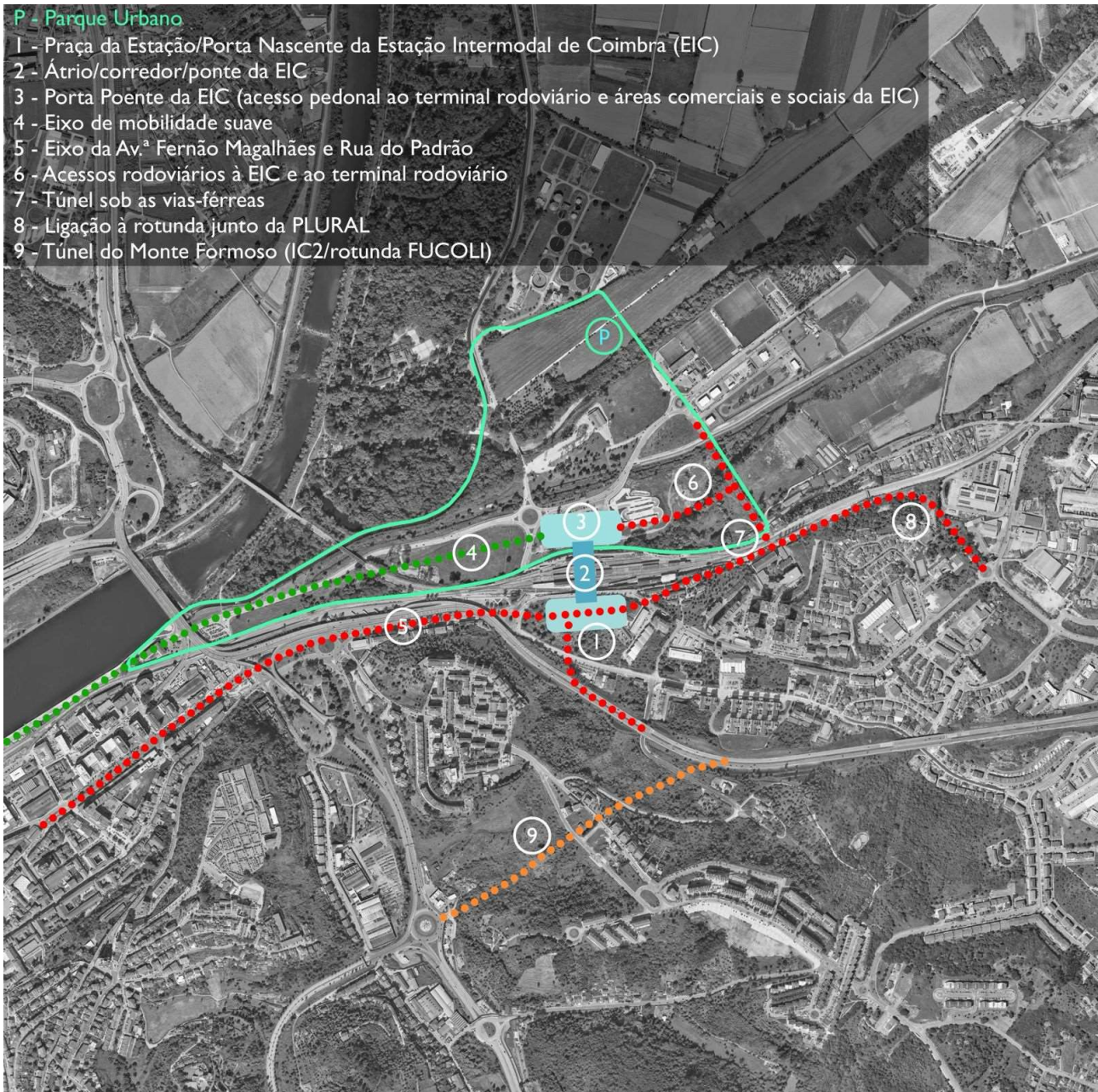


PETIÇÃO

(<https://peticaopublica.com/pview.aspx?pi=PT119923>)



Os abaixo peticionários, no contexto da estratégia definida pela apresentação pública do Parque Multimodal do Choupal (parquemultimodaldochoupal.eu), entendem como crucial, para o desenvolvimento estratégico de Coimbra e da sua região, a integração dos seguintes princípios funcionais no Plano de Pormenor da Estação Intermodal de Coimbra pela Câmara Municipal de Coimbra, considerando que, para a sua prossecução, deve também a Infraestruturas de Portugal, S.A. adotar alguns dos quesitos adiante elencados e a ela diretamente atinentes. Assim, vêm solicitar à Câmara Municipal de Coimbra, à Assembleia Municipal de Coimbra, ao Ministério das Infraestruturas e à Infraestruturas de Portugal, S.A. que se debrucem e deliberem autonomamente sobre os seguintes pontos:

1.

Criação de um Parque Urbano – de dimensão aproximada de 48 hectares – com carácter articulador de vários equipamentos e funções na sua vizinhança próxima, como sejam:

- i) a Mata Nacional do Choupal;
- ii) a futura Estação Intermodal de Coimbra;
- iii) a futura Nave Multiusos, prevista no PDM de Coimbra;
- iv) o Passeio Æminium (percurso pedonal na margem direita do Mondego entre Estação Nova e Ponte-Açude);
- v) o Vale de Coselhas;
- vi) a Linha do Metro Bus e a sua estação da Casa do Sal, e toda a mobilidade suave em comutação entre a futura Estação Intermodal e a área central da cidade.

Para garantir a criação deste Parque Urbano, livre de circulações rodoviárias além das estritamente necessárias para assegurar o conforto e segurança no seu uso, obrigar a que todos os acessos rodoviários à Estação Intermodal de Coimbra sejam concretizados nas suas frentes Nascente e Norte, nomeadamente, com o desenvolvimento da ligação rodoviária entre as zonas poente e nascente da ferrovia através da criação de um túnel sob as vias-férreas a Norte da Estação, junto da Lufapo, prolongando assim o eixo da Avenida Fernão de Magalhães e Rua do Padrão para Norte da futura estação, garantindo, assim, a abertura de um canal de expansão da rede do Metro Bus para Norte e uma nova ligação rodoviária à rotunda da antiga EN1, junto das instalações da Plural.

2.

A Estação Intermodal de Coimbra deve possuir duas entradas de igual importância funcional, uma do lado Nascente e outra do lado Poente das vias-férreas.

- i) A porta Nascente, situada na Praça da Estação, deverá ser o acesso de todos os que aí se deslocam de Metro Bus e/ou autocarro urbano, táxi, tvde ou em veículo particular (*kiss&ride*). Os cais que servem estas mobilidades, devem garantir a conexão abrigada com a porta da estação e daí permitir o acesso dos utilizadores, num nível superior, a um “átrio/corredor/ponte” sobre as vias-férreas.
- ii) No extremo Poente desta ponte, deverão existir acessos ao terminal rodoviário interurbano e às áreas sociais e comerciais da estação. Nesta extremidade, voltada para a Mata Nacional do Choupal, deverá localizar-se a porta Poente, garantindo a articulação com aqueles que se deslocam de, e para a estação nas mobilidades suaves, através do parque urbano.

3.

Adotar soluções que reforcem continuidades espaciais qualificadas entre:

- i) a porta Poente da Estação e a frente ribeirinha (Passeio Æminium), com um eixo de mobilidade suave, nomeadamente garantindo que a única estrutura

aérea sobre o parque urbano será aquela que garante a ligação entre a nova ponte ferroviária e a estação propriamente dita, excluindo qualquer infraestrutura rodoviária sobre o parque que não as estritamente necessárias para assegurar o conforto e segurança no seu uso;

- ii) a Praça da Estação e a Baixa de Coimbra, através da extensão do eixo Av.^a Fernão Magalhães/Rua do Padrão até à Praça da Estação, nomeadamente com a desmontagem do viaduto do IC2 ao longo da Rua do Padrão. Esta demolição assenta nos pressupostos rodoviários regionais abaixo explanados, mas também na criação de uma ligação em túnel do IC2 à rotunda da Fucoli. Esta última intervenção possibilita a criação de uma artéria urbana, sobre o traçado atual do IC2, que se desenvolve desde a entrada do túnel na vizinhança da Relvinha até à futura Praça da Estação.

Como forma de equilibrar a Rede Rodoviária Nacional, em virtude do ponto anterior, prosseguir com a conclusão do Plano Nacional Rodoviário em Coimbra, nomeadamente no que concerne ao prolongamento da A13 para Norte, na zona nascente da cidade, ligando o seu atual término, sobre Ceira, até à zona de Trouxemil, garantindo, com a A1 a poente, a A13-1 a Sul e o IP3 a Norte, a criação de um anel regional em perfil de autoestrada, mas cujo troço nascente, tal como agora exigido na Circular Regional Externa do Porto, deve ser isento de portagens.

4.

A desafetação do IC2 da Rede Rodoviária Nacional entre Cruz de Morouços e a rotunda da Fucoli, final do túnel proposto, por forma a garantir que a área central de Coimbra não é servida por vias que induzam a sua utilização por tráfego de atravessamento, e assim eliminar definitivamente uma travessia de grande intensidade rodoviária sobre o Mondego, na zona do Choupal, e da área à qual se pretende garantir elevado conforto pedonal com esta proposta do Parque Multimodal do Choupal.

Coimbra, 28 de Fevereiro de 2024