Comissão Permanente "Assuntos Económicos, Empresas Municipais e Turismo"
ATA Nº 24/2024

Aos seis dias do mês de junho do ano de dois mil e vinte e quatro, pelas 18h 30m, reuniu no Centro Coordenador de Transportes de Braga sito na Avenida General Norton de Matos nº 110, na cidade de Braga, a Comissão Permanente "Assuntos Económicos, Empresas Municipais e Turismo", convocada nos termos do disposto no artigo 47º do Regimento da Assembleia Municipal, pelo Senhor Presidente, Prof. João António de Matos Nogueira, contando com a presença dos membros da Comissão que se identificam e coordenada pelo seu Presidente. Enquanto convidados, participaram, a Senhora Vereadora Olga Pereira, o Engenheiro Teotónio Santos e a Dra. Sandra Cerqueira, responsável pela área financeira desta Empresa Municipal, em representação da Administração dos TUB – E.M, que se fizeram acompanhar pela equipa técnica responsável pela implementação do BRT e liderada pelo Engenheiro Rui Martins.----------

Esta reunião foi partilhada com a Comissão Permanente de Urbanismo, Planeamento, Ambiente, Trânsito e Proteção Civil.----------

A reunião contou com a seguinte ordem de trabalhos: ----------

Ponto 1: Aprovação das atas das reuniões anteriores;----------

Ponto 2: Ponto da situação do B.R.T. – primeira reunião de acompanhamento;----------

Ponto 3: Informações e outros assuntos.----------

Estiveram presentes os membros que representam os seguintes partidos: ----------

Fernando Manuel Martins Viana substituiu Rui Nuno Gonçalves Marques, do PSD------

Manuel Joaquim da Silva Pinto Barbosa, do PSD. ----------

João Filipe Monteiro Marques, do PSD. ----------

Ana Margarida Silva Macieira substituiu Maria do Pilar Araújo Teixeira, do PSD. -------

Paulo Manuel Vilaça Ferreira, do PSD. ----------

João António de Matos Nogueira, do PS.----------

Paula Julieta Ramada Ferreira Caramelo, do PS.----------

Pedro Afonso Teles substituiu José Eduardo Gouveia Silva Pinheiro, do PS. ----------

Fausto Farinha substituiu João Carlos Rocha,. Presidente da Junta de Freguesia de Sequeira, do PS----------

Pedro Miguel Casinhas, da CDU. ----------

Márcia Raquel Soares substituiu António Filipe D. Melo Peixoto, do CHEGA. ----------

António Meireles de Magalhães Lima, do BE.----------
José Carlos Vaz da Silva, do ALIANÇA. ----------
Faltaram à reunião os seguintes elementos: Diogo Carlos Mendes Almeida da Silva, do CDS-PP e Israel Clímaco Martins Araújo Pinto, Presidente da Junta de Freguesia de Priscos, das Freguesias Independentes.----------
Participaram ainda nesta reunião, como observadores: Pedro Borges de Macedo, do PPM.----------
O Presidente da Comissão, João Nogueira, iniciou os trabalhos informando que esta será a primeira reunião de acompanhamento ao BRT, razão principal para a efetivação de reunião conjunta com a Comissão de Urbanismo, Transportes, Mobilidade, Ambiente e Proteção Civil. Relativamente a este assunto, explicitou que na penúltima reunião de líderes surgiu uma proposta do PAN no sentido de ser criada uma comissão eventual para acompanhar todo o processo de desenvolvimento, instalação e funcionamento do BRT. Na altura e presumindo que estejam aqui alguns líderes dos vários grupos municipais, poderão testemunhar que em Conferência de Líderes da Assembleia Municipal houve um debate sobre este assunto. Entendeu-se por bem, sem grandes delongas, que em vez de estarmos a criar uma comissão eventual, as duas comissões aqui reunidas, que naturalmente trabalham esta matéria na qual se integra o tema do BRT nas suas diversas dimensões,, poderiam, a título experimental, fazer reunião conjunta, tirando posteriormente conclusões. Esta proposta foi acolhida em Conferência de Líderes e após realização desta reunião poderemos concluir ou não, que a missão de acompanhamento funciona neste formato, evitando-se a criação de nova comissão.Esta abordagem, naquela que será a primeira reunião de acompanhamento do BRT, visará todo o processo de concurso, conceção e execução e tudo que possa interessar aos membros das duas comissões e da Assembleia Municipal, naquele que é o seu papel de acompanhamento e fiscalização da atividade municipal. Se este modelo de acompanhamento funcionar, poder-se-á dizer que este fará sentido e será continuado no futuro. Estamos aqui também para o avaliarmos. Nesse sentido, houve o cuidado de se acertar, quer com Joaquim Barbosa, Presidente da Comissão de Urbanismo, Mobilidade, Transportes, Ambiente e Proteção Civil, que acompanhou todo o processo, quer com a Dra. Olga Pereira, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração dos Transportes Urbanos de Braga e também na qualidade de vereadora, com a tutela desta área, esta primeira reunião conjunta de acompanhamento. Esta reunião vem também no seguimento de uma reunião do Conselho Consultivo que foi

extremamente proveitosa. Proveitosa, quer quanto à apresentação, quer quanto ao debate que se lhe seguiu, com contributos muito importantes. No final da reunião do Conselho Consultivo, percebeu-se a existência de várias questões que são muito importantes para conhecimento dos eleitos locais. Saber neste momento o que é que está feito, qual é o ponto da situação e o que é que se pretende fazer a seguir, são questões que devem orientar esta reunião. Porque muitos de nós estamos informados, também é verdade, mas também há muita gente que não o está e que quer ser informada naquilo que efetivamente pode concorrer para uma melhor oposição, para um melhor contributo, para a melhor defesa de um projeto. E termino reconhecendo que esta temática é estrutural para o concelho e que pode vir a resolver alguns problemas de transporte, alguns problemas de descarbonização da área urbana, mas que envolve também grandes desafios, grandes exigências e que vai revolucionar tudo aquilo que é hoje o transporte público.

Assim, darei aqui o lugar e a vez ao Joaquim Barbosa, que naturalmente dirá o que lhe aprouver. Agradeceu ainda, à Vereadora Olga Pereira, ao Engenheiro Teotónio Santos e à Dra. Sandra Cerqueira, a disponibilidade para participarem nesta reunião.

Para Joaquim Barbosa, que preside à Comissão de Urbanismo, Planeamento, Trânsito, , Ambiente e Proteção Civil, é a primeira vez que se fará este tipo de reuniões em conjunto sobre esta temática, considerando a gestão do tempo político. Acrescentou dizendo, que muitas vezes fazemos reuniões em conjunto, até para não obrigar as pessoas a virem várias vezes a reuniões para tratarem do mesmo assunto. Agradeceu ainda a presença da Dra. Olga Pereira e de todos os participantes. O que se pretende é que haja aqui uma discussão, um debate livre. Faço um apelo sobre o período de debate com os seus deputados, solicitando que as questões não sejam excessivamente longas e sejam claras. Esta questão do BRT é fundamental para a cidade. É uma questão que tem que ser vista por técnicos e também é uma questão em que há muitos treinadores de bancada. Mas se há área em que efetivamente é necessário um alto nível de tecnicidade que justifique todas as posições políticas, esta é uma delas. A parte técnica é fundamental e é para isso que nós temos aqui esta reunião e que é para nós enquanto políticos, podermos estar devidamente preparados para informar, para debater e tomar posições políticas. Julgo ser necessário obter igualmente informação sobre a designação dos interfaces. Ou seja, como é que vão ser feitas depois, a ligação do BRT a diferentes destinos? Adianto já esta questão que gostaria de ver esclarecida.

Iniciou a análise ao ponto dois desta reunião, a Vereadora Olga Pereira que, após cumprimentar todos os presentes e para não perder tempo, mostrou total disponibilidade para esclarecer o que tiver que ser esclarecido e para responder a todas as questões. Assim, sugeriu que se passe à apresentação do tema que nos traz hoje aqui, que é o BRT, propondo que se efetuasse uma breve apresentação sobre a execução do projeto relativo ao BRT. Deu a palavra ao Engenheiro Teotónio Santos, o qual apresentou a equipa de estudo que tem este projeto como tarefa principal durante o presente ano, e que coordena a rede de transportes no município de Braga. O engenheiro João Marques está na área de equipamentos e vai tratar da aquisição das viaturas. A Edite faz a contratação pública e o Rui Martins vai fazer a apresentação com imagens troço a troço e coordena este projecto do BRT. "Nós hoje temos aqui uma apresentação que, no fundo, não é mais do que um ponto de situação em todo o projeto". Foi utilizado como elemento estruturador, um *power point,* a ser cedido, o qual vai ser anexado a esta ata e dela fará parte integrante.

Desta exposição procurou-se dar resposta a questões tais como:

Porquê BRT (*Bus Rapid Transit*) para Braga?

Qual o momento em que nos encontramos?

Qual o modelo de governança?

Dada a palavra a Rui Martins, e após os cumprimentos aos presentes, referiu "que se vai repetir novamente algo de que já se falou antes, do porquê da solução BRT para Braga. Há estudos que têm vindo a ser realizados até ao momento e que fundamentaram o próprio projeto perante o fundo do PRR; o cronograma do projeto e a própria rede que está associada em termos de implementação do BRT. O momento em que nos encontramos é o do estudo prévio, o qual decorre neste momento".

A descrição da linha amarela e vermelha naquilo que é o percurso total e algumas sugestões de soluções alternativas, servem apenas de referência para o que será o estudo prévio. Não queremos limitar a entidade que nos faz o respetivo estudo, porque irão avaliar uma série de especificações, as micro simulações, que estão associadas ao próprio estudo, o modelo de governança e um outro detalhe que também está associado ao estudo prévio. Abordaremos ainda aquelas que são as opções que já estão tomadas e no tema das viaturas BRT, as respetivas estações. Também falar um pouco sobre a visão que está associada a uma polarização, a parte dos percursos cuja priorização é dada pela própria sumarização, alguns conceitos tecnológicos, como por exemplo, a Digital *Twins*. As metas com que nos identificámos e que já fazem parte até do plano dos transportes

de Braga e aquilo que será um futuro próximo ou até os próximos passos do projeto. Abordando então a questão a nível daquilo que é a solução do BRT e o porquê de estarmos hoje todos aqui reunidos a conversar um pouco sobre esta solução e comparando aquilo que é o metro pesado, o metro ligeiro, o BRT, acabam os números por ser o justificativo também para a escolha desta solução e para aquilo que são os requisitos que uma cidade com as características de Braga comporta. Nesse sentido, ou seja, tendo em conta a população a servir e a densidade populacional permite-nos, de acordo com aquilo que é toda a literatura, determinar que, de certa forma, o BRT acaba por apresentar uma das melhores soluções para o desenho da cidade que temos em Braga. Ou seja, um território com mais de 150.000 pessoas, com uma densidade populacional superior a 1.000 habitantes por quilómetro quadrado. O horizonte temporal, mais uma vez nos confronta com grandes constrangimentos a nível do tempo de um a três anos, a nível de construção. Se compararmos os custos médios por quilómetro, acaba por ser também impactante. Ou seja, a nível do BRT, temos 6 milhões € por quilómetro, isto no momento anterior, ou seja no momento em que tínhamos feito a avaliação e o metro ligeiro, por exemplo, já estaria associado a 25 milhões € por quilómetro. Ou seja, comparando e de uma forma lógica, a opção recaiu sobre o BRT, que acaba por ser também um transporte de grande fiabilidade e que opera sobre pneus. É um facto, que com recurso a viaturas descarbonizadas com validação no exterior, ou seja, bilhética aberta e que é feito tudo a nível das respetivas estações, desta forma também aumenta a velocidade comercial e controlam-se os tempos associados aos percursos. A matéria que constitui os estudos preliminares, ou melhor, aquilo que são os estudos que vieram fundamentar todo este projeto. Nós temos diversos. Vou detalhar agora um bocado cada um, ou melhor, um de cada. Neste momento, o primeiro estudo ocorreu já em Abril de 2021, cujo título é Estudo Preliminar de Apoio à Decisão. E o principal objetivo deste era realmente fazer uma avaliação preliminar da viabilidade do sistema de transporte público de grande capacidade e em sítio próprio, um canal próprio na cidade de Braga e que ajudaria ao apoio à tomada de decisão por parte da Câmara Municipal na qualidade da Autoridade de Transporte e do Governo da República, na qualidade da tutela dos mecanismos de financiamento nacionais e europeus. Nós, para determinarmos de certa forma aquilo que era a procura potencial, começámos também a trabalhar naquilo que era a base da pirâmide para projetar depois os estudos que nós iríamos realizar. Ou seja, nós já tínhamos os dados de bilhética que comportam toda a operação dos transportes urbanos de Braga, mas estes têm uma pequena lacuna pois

apenas representam aquilo que é a procura que existe atualmente e que não nos permitiria determinar aquela que será a captura potencial de novos utilizadores. E como tal, nós fizemos uma procura de mobilidade, com referência a origens e destinos de Braga, com recurso aos dados de telemóveis e do sinal de telemóveis a nível do distrito de Braga. Isto permitiu-nos fazer uma avaliação da matriz de origem/destino, com desagregação às freguesias que eram do nosso conhecimento tanto a nível do concelho como do próprio distrito, quais é que eram as principais deslocações e as principais origens/destinos dos utilizadores do transporte individual ou até mesmo do transporte público. E depois, quais seriam as posteriores ligações por outros meios a vários locais a nível do distrito de Braga. Nós fomos trabalhando sobre este estudo recorrendo ao Censos e a outros dados, que ajudaram a fundamentar aquilo que era o estudo e a procura para a implementação de um BRT realizado pela empresa VTM e que foi apresentado em novembro de 2022. O principal objetivo deste estudo era realizar análise da viabilidade do sistema BRT, na qual iríamos identificar e priorizar as linhas a implementar e ainda a avaliação do impacto, seja na captação de novos utilizadores, seja na manutenção dos atuais, como também na atração de passageiros que utilizam transporte individual, que acabam por ser esses o nosso público-alvo. O que nos motiva para garantirmos aqui a transferência modal do transporte individual para o coletivo? Mais uma vez, e para alimentarmos alguns estudos e a própria fiabilidade dos mesmos, nós fizemos um estudo das contagens veiculares em Braga, em que abordamos mais de 49 pontos críticos e fizemos a contagem de entrada e saída de viaturas. Isto permitiu-nos servir de base ao desempenho viário, que depois também alimentou as respectivas simulações de trânsito, de tráfego, para vermos o impacto que os nossos desenhos iriam ter durante o ano 2023. Foi um esforço que foi decorrendo com o envolvimento dos colaboradores de Setúbal, em parte alguns com o Instituto que se mencionou aqui, mas também com colaboradores da Câmara Municipal de Braga e até mesmo outros *inputs* que íamos recebendo, em que nós realizámos então o estudo Alternativas do Traçado para a inserção física do sistema BRT em Braga, no qual, como eu tinha dito, os desenhos foram sendo fundamentados pelos estudos anteriores, em particular o estudo da VTM, de maneira a captar sempre maior número de utilizadores e com um impacto mais positivo para a cidade e que nós fomos então pré validando de certa forma as intervenções que foram sendo ponderadas durante o ano de 2023 a 2024. E porque todos conhecemos Braga e sabemos que existem muitos locais com alguns constrangimentos naquilo que possa ser a fluidez, fomos também usando tudo aquilo que eram as

contagens veiculares e outros estudos que se foram realizando, recorrendo a *software* de micro simulação, neste caso o IPTV, que é o multimodal *Traffic Simulation Software*, de maneira que nós pudéssemos determinar o funcionamento do sistema que fomos desenhando, naquilo que é o desempenho operacional dentro da própria cidade. Seja no desenho que nós fomos sugerindo, fomos ver o impacto, curiosamente, ou melhor, de uma nota de que todas as contagens veiculares que foram sendo realizadas, nós incrementamos um pouco os resultados de maneira a fazermos também uma projeção daquilo que é o impacto do transporte individual dentro das próprias artérias, para ver como é que o nosso sistema ou a solução que tinhamos desenhado se comportaria nesse sentido. Em termos de cronograma do projeto, e tenho pena que não tenha melhor definição, que foi em 2021, com o tal estudo, Preliminar de Apoio à Decisão, realizado pela empresa Tabique, tivemos apenas um pequeno período em que, de facto pouco foi feito, que foi entre maio e talvez setembro, levando posteriormente à motivação. Levou depois a que algumas peças no tabuleiro fossem mexendo e a partir daí é que nós começámos a trabalhar a partir da obtenção dos dados da rede móvel e que, como vêm no próprio cronograma, temos muito poucos espaços em vazio, porque todo o esforço necessário para os estudos vão decorrendo e ocupando o respetivo tempo e que vão mantendo as próprias equipas também ocupadas. Porque não podemos dizer que isto tenha sido levado, de certa forma, com poucas preocupações ou com pouca atenção dada aos pormenores. E todas as equipas foram acompanhando estas entidades externas desses mesmos estudos, o que também não pode ser, acaba por não ser grande detalhe. Nós encontramo-nos aqui, atualmente, por referência a 23 de maio, se não estou em erro, 13 de Maio, no qual foi feita a abertura do procedimento para a contratação da empresa, para realizarem um estudo prévio que de maio para a frente, irá ocupar cerca de quatro meses em termos de cronograma. Inicialmente tinham planeado quatro linhas: a verde, amarela, azul e a vermelha, com uma extensão de 22,5 quilómetros e sujeito a financiamento. Resolvemos então separar em duas fases, sendo que a primeira fase a ser implementada, neste momento, representaria a linha amarela e a vermelha, que ligaria a Estação da CP à Rotunda das Piscinas, Universidade do Minho ao Hospital de Braga, a Avenida Robert Smith, ou seja, zonas de grande densidade de população, com uma grande capacidade a nível de impacto na vida daquilo que é a vida diária de cada cidadão de Braga. De uma forma mais gráfica, temos aqui a representação das linhas e temos também a identificação de vários locais de interesse.

A linha amarela, então caracterizada por duas estações, tem uma extensão de cerca de seis quilómetros. As simulações e todos os estudos que têm vindo a ser realizados dizem-nos que a velocidade comercial se cifra em cerca de 24 quilómetros por hora. No desenho do BRT percebe-se que ele pára em todas as estações, em cada sentido. Isso é a via exclusiva na linha amarela, que é um pouco inferior. A linha amarela está nos 64%. A prioridade semafórica garante nos 11% e a via partilhada ronda os 25%. A frequência nesta linha estimada é que seja de dez minutos, ou seja, a cada dez minutos teremos sempre um autocarro a passar. E que obriga a nível de recursos, neste caso o material circulante, à existência de seis viaturas sempre alocadas, em que uma delas estará de reserva, logo, cinco mais uma para qualquer constrangimento.

A linha vermelha mantém também o mesmo número de estações. Tem uma extensão ligeiramente maior, cerca de 200 metros, ou seja, fica nos 6,2 quilómetros. A velocidade comercial diminui um pouco. No entanto, a via exclusiva está nos 72% e a prioridade semafórica também aumentou de 11% para 17%. Neste caso, será de 11% a via partilhada e a mesma frequência de dez minutos. É exactamente o mesmo esforço em termos de material circulante, ou seja, cinco viaturas, mais uma de reserva. O estudo prévio decorre no momento em que nos encontramos. Agora é que vamos detalhar daqui em diante e este estudo decorrerá até ao dia 3 de Junho. É um procedimento para a contratação da empresa que realizará o estudo prévio e que posteriormente dará origem no final do ano, àquilo que é o projeto de construção. E este é composto por um documento com cerca de 26 páginas, onde nós definimos o projeto e como é que este estaria balizado naquilo que são os pressupostos que de certa forma se mencionou e que estão suportados pelos estudos anteriores.

Estes estudos são uma nota a este estudo prévio. Não é um estudo prévio totalmente livre. É um estudo que já está muito balizado, tendo em conta todos os estudos que foram mostrados anteriormente.

Em termos de dados do procedimento, foi aberto o procedimento no dia 13 de maio, precisamente no mesmo dia em que houve o Conselho Consultivo da Mobilidade. A data de fecho prevista teria sido identificada para 23 de maio. No entanto, é fruto de um constrangimento que, pelos vistos, é algo que se sente a nível nacional. A data de fecho real está identificada para o dia 11 de Junho, que resultou de dois pedidos de prorrogações daqueles convidados e que foi motivado pelo excesso de trabalho e pela falta de resposta. E o que é um facto, é que nós tivemos que aceitar as prorrogações para garantir que teríamos eventualmente resposta por parte desta e de outras entidades.

Em relação à questão colocada pelo Joaquim Barbosa, cumpre esclarecer que, a primeira rede do BRT tinha previsto quatro linhas, tendo em conta o orçamento que existia e bem, e de como vão ser executadas as duas. Pretende-se captar novos clientes para o transporte, para o BRT. Mas, como é óbvio, não temos expectativa de que as pessoas vão todas andar de BRT em Braga. Há muitos destinos que vão continuar a ser servidos por muitas origens e muitos destinos vão continuar a ser servidos pela rede regular. Daí o nosso trabalho também para que algumas linhas da rede regular possam eventualmente usar o canal do BRT nos troços que são comuns. Por exemplo, a via de Gualtar para o centro da cidade ou para Celeirós há sempre uma linha direta. Exatamente uma alternativa. Temos previsto, ao fim de três anos, ter cerca de 4 milhões de passageiros nas duas linhas de BRT. O Estudo neste momento aponta para cerca de 13 milhões de passageiros. Como é óbvio, mesmo que haja transferência de algumas linhas, mesmo que haja captação de novas linhas, a rede regular de estudo vai ter continuidade e vai ter crucial importância. No transporte da cidade, não é possível, com duas linhas, resolver todos os problemas da cidade. De maneira nenhuma. Uma boa parte dos passageiros vão continuar a utilizar a rede regular. Neste caso aqui, a estação é um ponto fundamental, porque ao mesmo tempo que arranjámos uma possibilidade de interligar o BRT com a estação de caminho de ferro é possível garantir a interligação da estação com a rede regular, de forma a dar origens e destinos para os cidadãos que não vão para os destinos das linhas de BRT.

Aliás, uma das preocupações em todo o projeto que está aqui feito é que a nova solução BRT não irá causar transtorno ao transporte regular e vice-versa. Ou seja, terão pontos de paragem distintos com a entrada e saída de passageiros, de maneira a que a velocidade comercial de ambas as soluções não seja afetada pela complementaridade que se deseja em termos de serviço. A zona da estação ainda não é apenas o início ou término da linha vermelha, mas também servirá a linha amarela. O desenho a projetar para a Rua do Caires é uma passagem a nível da Central da Via, irá fazer a subida da Rua do Caires pelo centro da via, em ambos sentidos e na zona da rotunda de Maximinos que desaparecerá. Começámos aqui a ter o maior e o principal impacto. E também fazer um arranjo completo em que iremos, de certa forma, aterrar a passagem subterrânea para fazer tudo ao nível da superfície, tanto para viaturas ligeiras como viaturas particulares de transporte urbano, deixando literalmente de existir a passagem subterrânea e continuando a descida do lado da rotunda.

Continuando a descida da rotunda de Maximinos e entrando na rotunda Santos da Cunha, que acaba por ser um redesenho no sentido de que é expetável que o viaduto também seja eliminado face àquilo que é o desenho que estamos aqui a propor e fruto daquilo que foram as contagens anteriores, conjugando as duas soluções atuais e a futura linha azul, que será até ao Centro Comercial do *E Leclerc* não deixando de ser um pressuposto que poderá ter um impacto final na sua implementação. Mas é possível que tenha aqui a eliminação do viaduto junto ao Santos da Cunha. Continuámos a subida da Avenida da Imaculada Conceição. Ao contrário daquilo que acontecia na Rua do Caires, a localização das faixas passa para os dois extremos da linha, ou seja, já não é a localização central. De maneira a facilitar a entrada e saída. Há um pormenor aqui e que será sempre associado em todo o desenho das duas linhas. É que em todos os locais onde nós temos estações teremos presente a passagem pedonal. De um lado para o outro da estrada, com o conforto oferecido por aquilo que é a sinalização implementada em cada uma dos locais, mediante a presença do transporte público, a passagem será sempre realizada a nível da DE. A nível do piso não, não teremos qualquer tipo de passagens aéreas e as mesmas até serão eliminadas. Continuando na Avenida da Imaculada Conceição para o cruzamento da Avenida da Liberdade. É um dos temas que temos ouvido falar. Se calhar por algum erro naquilo que foi a projeção de alguns canais da comunicação social.

Mais ou menos neste local, teremos a sinalização em que a própria chegada do transporte público de massa irá provocar uma reação em termos de uma autorização que, com o devido tempo, permitirá reagir também junto à Avenida da Liberdade. Para libertar todo este espaço identificado, de maneira a que a viatura possa fazer o atravessamento à superfície da Avenida da Liberdade dando uns segundos de vantagem para o BRT que partirá à frente. Quando os outros partirem, partem atrás. São algumas soluções engenhosas que se tiveram que encontrar para responder à falta de espaços que existem em determinados pequenos troços.

Existe um troço relativo aos cerca de 300 metros em que, desde a parte da sinalização até ao cruzamento, é possível ter a priorização através da localização da sumarização inteligente, ou seja, da Avenida João XXI ao cruzamento com a Avenida 31 de Janeiro. Mais uma vez, a priorização é dada através da sumarização, em que irá sempre ser reativa com a aproximação do respetivo transporte de massa, neste caso o BRT, atravessando o cruzamento da Avenida 31 de Janeiro e voltando a entrar na Avenida João XXI. Há mais uma circunstância cujo conforto será dado pela componente da

sinalização entre a Avenida João XXI e a Avenida João Paulo II. Aqui, não há grande detalhe a ser partilhado. Mantemos, neste caso, a via dedicada para o transporte BRT. Mais uma vez a direita das duas vias em cada um dos sentidos. Com a colocação de estações, atravessamento à superfície, com a proteção dada aos peões através da sinalização, de maneira a que também humanizamos de certa forma estas vias, reduzindo as velocidades que muitas vezes são ali praticadas. Vamos entrar agora num grande ponto que acaba por apresentar muitas características únicas, que é a chegada à Avenida João Paulo II, na rotunda das piscinas. O previsto projetado é que seja também um atravessamento a nível da quota, ou seja, a nível da superfície em que, mais uma vez, iremos fazer a principal mudança, que é a introdução da parte de cima, para se obter utilização de maneira a ganhar a prioridade perante todo o trânsito que sabemos que aflui neste local, fazendo novamente o avanço pela Avenida João Paulo II, neste caso junto ao INL. Prevê-se um ponto de paragem que considerámos ser muito importante junto ao INL e cuja presença da sua utilização vai-nos permitir entrar naquilo que é a rotunda do Hotel Meliá, porque a presença do túnel permite escoar todo o trânsito antes da chegada do transporte coletivo, para garantir que este não tenha qualquer tipo de impacto negativo, fruto da presença de transporte individual. Subindo a rotunda do Hotel Meliá temos o acesso à Universidade do Minho, que nos permitirá fazer o atravessamento do campus da Universidade do Minho.Para o efeito já temos vindo a fazer inúmeras reuniões com a própria Reitoria, de maneira a que encontremos aqui a solução que seja a mais ideal para todos. Anteriormente, não tínhamos o transporte público a atravessar o campus de Gualtar. Introduzimos o transporte público, fizemos os tais contactos com a reitoria, temos este desenho e temos ainda duas alternativas que também foram avaliadas posteriormente pela Reitoria da Universidade do Minho. O objetivo será escolher o espaço perto da zona da Escola de Medicina, que nos permitirá depois entrar na Rua 24 de Junho.

Esta opção advém do modelo de governança que se mencionou anteriormente para aquilo que é o estudo prévio, garantindo a participação das equipas da Reitoria e de outras entidades que possam sugerir alternativas durante o estudo e não apenas quando se chegar ao desenho final. Essas equipas vão ser identificadas para depois partilharem junto com a equipa que irá realizar o estudo e também com a equipa técnica dos Transportes Urbanos Braga, para se efectuar a seguir o desenho que seja, digamos, conveniente para a execução que se pretende.

Diremos que os *stakeholders* são muito importantes. Desde logo a Câmara Municipal, que tutela uma boa parte das vias; o IP que tutela algumas também, e o Largo da Estação; a própria Universidade do Minho e o Hospital onde também se pretende entrar. Portanto, é com essas entidades que estamos a negociar para poder avançar com este desenho precisamente.

Após a saída do campus da Universidade do Minho, entrámos na Rua 24 de Junho, mais uma vez mantendo a nossa implementação nos extremos das vias e, ao entrar na Avenida José Moreira, nós iremos partilhar, ou pelo menos é aquilo que está neste momento em análise, para depois ser discutido. Iremos fazer a partilha da zona das viaturas de emergência para garantir aquela subida e com a exclusividade que nos é desejado, iremos entrar no Hospital de Braga pela zona das consultas externas em que também estamos a fazer o tal trabalho em conjunto com o Hospital de Braga, em que iremos fazer o desenho das estações de entrada e saída para as pessoas ficarem muito convenientemente a poucas dezenas de metros do Hospital de Braga e assim ser adequado para os utilizadores.

Acabada que está a linha vermelha, entramos agora na linha amarela, que terá o seu início ou término, dependendo da perspetiva dada, na Avenida Robert Smith, vulgarmente conhecida como a zona do Minho Center, que irá fazer a ligação à Avenida Frei Bartolomeu dos Mártires no sentido da estação para a Avenida Robert Smith. A diferença é a criação de um ramo específico para quando o autocarro vier da Frei Bartolomeu dos Mártires ter uma ligação direta, mais uma vez suportada por uma autorização para garantir a prioridade e a entrada na Avenida Robert Smith para posteriormente fazer a respetiva ligação às estações. Na Avenida Robert Smith, também está identificada a criação não apenas das estações BRT, mas também uma localização de uma estação central com ligação àquilo que é a oferta regular, mas também outros modos de transporte, desde a mobilidade ciclável até em parte pedonal, e garantir assim a ligação dos modos suaves ativos àquilo que é uma solução de transporte, seja o regular, seja o BRT. Avançando pela Avenida Frei Bartolomeu dos Mártires, o BRT virá para a zona central da Avenida Frei Bartolomeu dos Mártires, em que iremos ter diversas estações. E será possível um peão atravessar a Avenida Frei Bartolomeu dos Mártires de um lado para o outro e garantir agora aquilo que se calhar neste momento não existe, mas que é a ligação dos dois lados e que estava aqui fraturada.. Continuamos na Avenida Frei Bartolomeu dos Mártires, mas aqui já teremos a entrada na rotunda das Piscinas. E o principal ponto de diferença que nós temos neste momento é que teremos

realmente o redesenho da zona do túnel. Eventualmente, ou pelo menos neste desenho que nós aqui sugerimos, teremos, depois da rotunda das piscinas, uma subida para num tipo de tampa de cobertura se crie uma zona completamente isolada. É quase como que uma praça e teremos estações aí colocadas para posteriormente fazer a ligação com o restante, com a linha vermelha ou até mesmo com a oferta regular dos transportes de Braga, mantendo o circuito além da Avenida Padre Júlio Fragata. Mantemos a ligação central nas respectivas vias, mais uma vez com a respectiva estação. Existe aqui o desejo de fazer a ligação da Rua D. Pedro V com a Rua Nova de Santa Cruz, que já era uma expectativa há algumas décadas, ou retomar/devolver esta ligação das duas ruas à cidade de Braga, continuando a avançar, passando depois para a zona do Braga Parque. Aqui, não definimos se iremos ter uma via totalmente dedicada, é algo que está a ser neste momento negociado e discutido com a IP (Infraestruturas de Portugal), em que temos cerca de 1,7 quilómetros de via partilhada, porque toda essa via pertence à IP. Continuando na Avenida Padre Júlio Fragata e pela Avenida António Macedo, mantemos o desenho, conforme tinha mencionado, fruto de 1,7 quilómetros de via partilhada, em que posteriormente vamos avançando. E é já na zona da Avenida António Macedo que voltamos a ter a zona da via dedicada para o BRT. A diferença que iremos fazer aqui é a ligação para a Rua Gabriel Pereira de Castro.

O que se pretende é ter vias rápidas a velocidade reduzida, passadeiras de nível que se constituem para assegurar uma autorização que permita travessias. O objetivo é transformá-las em avenidas mais conviviais, onde se circula a baixa velocidade e onde se possa ter cruzamentos sem causar transtornos.

Na Avenida Norton de Matos, também será feita a ligação à Rua Gabriel Pereira de Castro, Rua do Carmo, Travessa do Carmo e a respetiva ligação à zona da Praça com a Praça Conselheiro Torres de Almeida, em que se fará a descida pela Rua dos Biscainhos, a Rua Andrade Corvo e a ligação à Rua Nova da Estação onde atingirá o seu términus. Temos identificada a necessidade de se fazer avaliação de alternativas, sejam elas as propostas, as nossas sugestões ou até mesmo identificadas pelos consultores que fizeram os respetivos estudos anteriores, como por exemplo, a zona do Largo da Estação. Sabemos que há e será um desafio muito grande fazer uma convivência saudável entre os diversos modos. Nos pontos de entrada e saída que verificámos na zona do Largo da Estação estão identificados constrangimentos. Como mencionado, a zona da Rotunda das Piscinas faz a junção da linha vermelha e amarela, pelo que será alvo de uma atenção para as diversas soluções que possam ser criadas, em

que elas serão também fundamentadas, seja por simulações, seja por obtenção de feedback de vários parceiros para tentarmos encontrar o desenho que melhor se adeque à localização.

As micro oscilações abrangem três perspectivas diferentes, em que avaliamos o volume de trânsito com a respetiva velocidade e ainda a própria densidade. Fizemos também as respetivas micro simulações, por exemplo, naquilo que era a Avenida da Liberdade, com o exemplo de que o semáforo é realizado antes do botão, o que permite escoar todo o trânsito a nível do cruzamento em vários sentidos, para que não impacte negativamente a solução do BRT e aquilo que é desejado em termos de frequência. Também se fez a micro simulação na rotunda das piscinas porque irá impactar à frente a zona de acesso do INL, a rotunda do Hotel Meliá e afins. Temos que olhar para a situação com um efeito sistémico e não de forma isolada em que cada segmento por acaso ao contrário, irá impactar mesmo assim de uma forma muito negativa, todo o desenho. Conforme tinha mencionado, o modelo de governança que foi definido para esta fase de projeto e que irá ser abordado nas restantes fases e o envolvimento dos vários stakeholders no domínio, Hospital, a EPE, não apenas a Infraestruturas de Portugal, mas até mesmo a IP Património, porque é ela que faz a gestão do espaço da zona da estação para permitir que, mais uma vez, durante os quatro meses, o trabalho seja feito entre todos e que não seja apenas o desenho final. Este, a ser avaliado irá, com certeza provocar novos atrasos, porque certamente teremos críticas e sugestões, melhorias e um novo esforço a ser revisitado naquilo que são os veículos BRT. A decisão está tomada. Será o motor elétrico e também o armazenamento elétrico em termos de energia. Veículos com 18 metros de comprimento e lotação nunca inferior a 130 passageiros, de acordo com o desenho. Destinadas cinco viaturas para cada uma das linhas, com um veículo de reserva também para cada uma das linhas, totalizando 12 veículos a serem implementados. Estes serão veículos de elevada capacidade, com cerca de dezoito metros, apostando sempre naquilo que são os requisitos que acabam por ser funcionais, como a qualidade e conforto para os passageiros. Uma base tecnológica muito forte terá sistema autónomo naquilo que é a aproximação das estações, para garantirmos sempre que a distância entre a viatura e a plataforma da estação ronde os cinco centímetros, tendo em conta que a existência de passageiros com dificuldades de mobilidade ou de dificuldade de outra natureza, que possam criar ali transtorno e garantimos assim, de certa forma, a segurança e o conforto com leituras de comunicações que irão suportar vários sistemas, como por exemplo CCTV, sistemas de

Comunicação e os sistemas de contagem de passageiros e outros sistemas mais evoluídos, como por exemplo os BLE, que são os Bluetooth, que permitem determinar a entrada e saída de passageiros e a introdução até de sistemas de bilhética desmaterializados. As características das viaturas levam-nos também a identificar aquilo que é o desenho e a inserção geométrica das vias. Ou seja, temos que garantir sempre uma zona no mínimo com três metros e meio, que é o desejado. Em termos de estações, os requisitos que aqui identificámos é que eles terão soluções de bilhética aberta, sem uso de torniquetes ou de qualquer meio que possa parecer antiquado e limitador. Teremos sistemas, como é óbvio, CCTV, para garantir níveis de segurança e de conforto elevados com vídeo e *analytics*. Linhas de comunicação por fibra a todo o percurso para garantir também a redundância e alimentar outros casos de uso, como por exemplo, a formação de público entre a modalidade e as mesmas terão guias para a aproximação autónoma da viatura. Uma utilização inteligente garantirá a priorização, conforme se disse, do transporte urbano, neste caso as soluções BRT e que garantirá também a comunicação entre veículo e a própria infraestrutura, com sistemas redundantes, porque são sistemas críticos sempre equiparados a ferrovia e, como tal, temos que ter aqui uma enorme cautela e exigência associada. Queremos introduzir soluções que nos permitam garantir uma gestão correta e monitorização de toda a solução. Iremos explorar conceitos como por exemplo o Digital *Twins* e que ficarão aqui junto do Centro de Transportes de Braga, porque iremos ter uma vista distinta sobre a cidade, sobre as viaturas, as condições das vias e também os níveis desejados nas respetivas estações. Todo o projeto define compromissos que estão presentes no nosso Plano Estratégico e Sustentabilidade 2030 e que pode ser consultado em PES 2030. Este documento representa um compromisso que pretendemos atingir, sendo que as suas metas se descrevem no slide 59 da apresentação anexa a esta ata e que dela faz parte integrante.

Prevê-se cerca de 3,8 milhões de passageiros por ano na combinação das duas linhas e ainda garantir uma redução de 930 toneladas por ano de emissões de CO2 equivalentes. Resultados que se poderão alcançar apenas com as duas linhas, a amarela e a vermelha. Os próximos passos desenvolver-se-ão com os resultados obtidos no final do estudo prévio, não do procedimento, mas do estudo do projeto, do estudo prévio que alimentará posteriormente, o projeto de conceção e construção. A nossa expectativa é abrirmos isto no último trimestre de 2024, no ano atual. Estamos a trabalhar na definição dos requisitos e dos cadernos, que vai levar também a abertura de procedimentos, como, por exemplo, o material circulante, as viaturas, as infraestruturas de carregamento, as

tecnologias a adotar como sistemas de informação e outros sistemas de bilhética, sistemas de apoio à exploração e as comunicações. A definição também dos requisitos para o novo parque de materiais de oficinas, porque as características das viaturas obrigam a introdução de um PMO totalmente distinto e a identificação e a catalogação e os critérios associados ao perfil dos recursos humanos a contratar, em termos de cronograma. Tem havido partilha até com a equipa de missão do PRR e também com uma comissão da Comunidade Europeia. Estamos neste momento e friso, neste momento, a cumprir com os pressupostos temporais do respetivo projeto. Sabendo que os procedimentos e as contestações e afins podem desencadear algum constrangimento em termos de prazos. O caminho crítico está neste momento definido face aos *timings* com uma relação do respetivo estudo prévio com o estudo da conceção/construção daquilo que é a empreitada e a respectiva folga em termos de sub projetos, se assim quisermos chamar. Está ainda com algum conforto naquilo que é o material circulante, sistemas de bilhética e afins. Concluo referindo que eram estes os temas que nós temos para vos apresentar.

Deu-se início ao debate indicando o Joaquim Barbosa para a coordenação do mesmo.

Assim, foi o próprio Joaquim Barbosa que colocou as seguintes questões: Primeiro, se o estudo está a ser feito para as quatro linhas para prevenir situações de constrangimento futuro, nomeadamente locais onde se verifica largada e recolha de passageiros, pretende saber se as mesmas vão ser mantidas ou não. Pergunta ainda, se está a ser prevista a utilização de terrenos privados que estejam disponíveis, ou seja, onde não haja construção, nomeadamente na zona da universidade, porque lhe parece que o campus está cheio como um ovo. Se houvesse possibilidade de o libertar, era o ideal, será que essa possibilidade está a ser estudada ou não. E depois se o parque arbóreo existente ao longo das avenidas que vão ser ocupadas com o BRT vai ser mantido ou se vai desaparecer, porque lhe pareceu das imagens que viu que, numa grande parte do percurso as árvores vão ser suprimidas.

Pedro Casinhas considera que era proveitoso que os deputados municipais fossem recebendo toda a informação e que não tivessem necessariamente que a solicitar a toda a hora, ou quando assim acharem necessário. Quando se pede à Câmara Municipal, aproveito para mostrar o meu desagrado, já solicitei informações há muito tempo atrás e ela foi distribuída aos líderes dos grupos, mas não foi distribuída necessariamente ao deputado que a solicitou. Portanto, não foi entregue sequer toda a informação disponível.

Nesta qualidade, porque eu já o fiz verbalmente noutras reuniões e agora quero solicitar a informação sobre as peças processuais que estão neste momento no concurso. E dizer que teria sido proveitoso se tivessem sido remetidas antes, até para podermos estudar, ler e aqui fazermos perguntas mais concretas. Como não tive a oportunidade de o fazer, deixarei essa parte um pouco para mais tarde. Considera, ao contrário do que o senhor presidente da Comissão de Mobilidade disse, que este assunto não é eminentemente técnico e político. Os estudos de procura valem o que valem porque este projeto é, por si só, indutor e gerador de procura e tem a capacidade de alterar. Aliás, se a história dos transportes dá alguma indicação sobre isso, basta ver aquele que é o chamado metro holandês em Londres, não é? Portanto, toda aquela expansão para norte feita em Londres, que foi o próprio sistema de transporte que induziu a expansão da cidade e foi usado para construir cidade com sítio onde nem sequer morava ninguém. Isto é, quando olhamos para uma rede e como se desenha a rede, ela é também uma opção política. E era essa que eu gostaria também de discutir, porque ela parece-me muito centrada apenas na região central do concelho. Parece-me descurar uma coisa que já o PDM anterior descurou. Não sei se o novo terá isso em consideração ou não, que é a necessidade de ter uma cidade policêntrica. Portanto, é ter outras centralidades complementares, não necessariamente concorrentes, mas complementares também elas próprias geradoras de tráfego. E de abandonarmos de uma vez por todas este crescimento em manchinha de óleo que continuamos a ter, e que este projeto parece de alguma forma potenciar. Não é consolidar, é central, portanto vai aumentando ali. Portanto, não facilita a mobilidade entre a área central e outros potenciais centros. E era nesse campo também que eu gostaria de perceber o estudo prévio. Percebi pelos desenhos que estão ali ou pelas peças que sejam os requisitos técnicos para o estudo prévio. Já há perfis das novas avenidas? Ou do que se quer? Parece-me não existirem modos suaves. Para quando um projeto que sempre se divulgou que almejava alterar estruturalmente e transformar aquelas vias rápidas em avenidas? Parece que a intervenção é feita com pinças para não beliscar o tráfego automóvel e, portanto, para não o alterar. Os poucos atravessamentos que existem são positivos, são alterações muito positivas, de passagem. Se de facto fiquei com a sensação do final daquelas passagens superiores, sim, sim, porque se as eliminam é porque passam a ser de nível, mas continuam a ser os mesmos atravessamentos. Portanto, são situações de atravessamento muito limitadas, há sempre ali uma barreira. Não deixa de ser barreira. É um exemplo disso. É um bocadinho a rotunda das piscinas em que se mantém o túnel.

Mantém-se aqueles atravessamentos e perde-se a oportunidade de ter estações partilhadas, atendendo a que aquelas duas linhas se intersetam. Ali, portanto, há possibilidade de transbordos. Há um bocadinho como na lógica de não beliscar aquilo que existe atualmente ou não causa transtorno, quando a ideia deste projeto é mesmo induzir pessoas, já que lá seria eventualmente, induzida uma mudança modal. Portanto, a intenção de retirar carros da cidade e passá-los para transportes públicos justificaria essa intervenção.

Antes de se ausentar, a Senhora Vereadora Olga Pereira quis responder dizendo sobre o acesso à informação que, é à senhora Presidente da Assembleia Municipal que devem ser colocadas essas questões e, por sua vez, a senhora Presidente, e por hábito faz, transmite a pergunta ao senhor Presidente da Câmara de Braga e os vereadores dão a resposta. O senhor Presidente responde à Senhora Presidente da Assembleia Municipal e depois informará naturalmente a pessoa que colocou a questão, se o entender. Nem me parece muito mal que ela difunda a informação por todos os deputados municipais por uma questão de transparência. Mas acho que essa é uma questão que deve esclarecer com a senhora presidente da Assembleia Municipal e não com o município.

Pedro Macedo, do PPM, colocou também algumas questões:

- "Relativamente à estação da CP, na apresentação foi dito que os passageiros do BRT teriam a sua passagem de autocarro na praça não utilizada, logo a montante da que é utilizada pelos carros e pelos táxis! Ora, como tenho algum receio que nas horas de ponta exista um estrangulamento para que haja uma livre circulação do BRT, proponho que se equacione alterar a paragem de autocarro para "jusante" já que fica mais perto da saída dos passageiros de comboio e terá menos problemas de congestionamento, beneficiando assim quem privilegiou o transporte BRTao táxi ou à boleia"
- "Pergunto se estão planeados autocarros que transportem potenciais utilizadores nas imediações das linhas! Dou o exemplo da Av. António Palha, Rua António de Mariz e Avenida Mestre José Veiga, por forma a aumentar o número de potenciais utilizadores da Linha, penso que a Vermelha.".
- "Pergunto também se o tempo estimado de circulação é estimado com ou sem a obra da Rotunda de Infias?"
- " Finalmente, alerto para o facto de estarmos prestes a fazer uma revolução em Braga, que todos achamos ser essencial, mas que os munícipes na sua maior parte não estão preparados! È urgente realizar uma campanha de alerta e sensibilização, que englobe até as diversas forças partidárias nessa campanha, focalizada para os munícipes e

reafirmando que numa primeira fase existirão transtornos e até um pouco de “caos”, mas que certamente com o tempo passará a ser um passo grande para a sustentabilidade da nossa cidade!”

José Miguel Silva questiona:

Considerando a importância da integração do BRT com outros modos de transporte público existentes na cidade, quais são as estratégias específicas previstas para garantir essa integração e minimizar possíveis transtornos aos usuários durante a fase de implementação do projeto e garantir uma transição suave entre os mesmos?

"Como é que o projeto do BRT se integra com os demais sistemas de transporte público existentes na cidade e quais as medidas que vão ser tomadas para garantir a interoperabilidade e a conexão eficiente entre esses sistemas?"

"Quais são os critérios utilizados para definir os pontos de paragem do sistema BRT, e se esses critérios asseguram a máxima eficiência e acessibilidade para os usuários em diferentes regiões da cidade?"

Catarina Ribeiro perguntou quanto custaram os seis estudos apresentados, de entre outras questões que foram sendo colocadas por diversos deputados.

Em termos genéricos, o Engenheiro Teotónio Santos referiu que a implementação do BRT em Braga vai revolucionar a cidade, não só ao nível do transporte público como do transporte individual, como também da mobilidade, seja ela de que natureza for, naquilo que é a vida das pessoas. Como referiu o Pedro Casinhas, parece que se vai estruturar um transporte de massas, pretendendo ir aos sítios com maior densidade populacional, onde se localizam os maiores serviços. A primeira questão é esta: que estudos de trânsito foram feitos? Porque vai ser preciso alterar o trânsito da cidade? Os fluxos de trânsito vão ter que ser alterados e, portanto, não faz sentido. Eu tenho a melhor das expectativas. Tenho procurado dar contributos que me parecem ser importantes, nos diversos contextos em que participo. Mas a verdade é que este transporte que centraliza e o transporte público no centro da cidade vai obrigar a alterações significativas e, portanto, desde logo, o trânsito vai ter eventuais alterações com significado porque, a velocidade comercial do BRT é de 24 quilómetros por hora. A verdade é que vai ser um transporte mais privilegiado sob o ponto de vista nuclear. Que tipo de ajustamento é que vai haver em termos do trânsito da cidade? E o trânsito urbano ou suburbano vai com certeza ter implicações muito grandes, e isso é importante para a qualidade de vida das pessoas e também para o ambiente. Depois, uma outra questão relaciona-se com o facto de alguém que usa hoje o transporte público, vai ter condições de acesso ao BRT ou

seja, por exemplo, quando alguém vem de carro de Vila Verde, ou de outro sítio qualquer e quer apanhar o transporte público para evitar vir para o centro da cidade e pagar desta forma estacionamentos e complicar assim o trânsito, o próprio plano tem que lhe permitir que ele possa vir de forma sossegada, calma, sem vir para a confusão. Mas tem que ter um sítio de aparcamento. Ora isto tem vindo a ser apresentado e é importante que quem está a fazer este planeamento também possa prever que nas zonas de maior entrada de pessoas na cidade haja condições para estacionamento de viaturas. Se nós não tivermos parques ou áreas de estacionamento junto às principais entradas para este sistema de transporte, é evidente que vamos ter naturalmente alguns problemas, porque as pessoas não vão aderir. Assim, para além da construção e do funcionamento do BRT, este processo tem que ser acolhido pelas pessoas e para ser acolhido ele tem que ser cómodo, tem que ser fácil, tem que ser atrativo. Esta é uma outra questão que se coloca e da qual depende muito também o funcionamento e a possibilidade desse transporte poder vir a resultar. Há pequenos detalhes. Nós estivemos aqui a assistir a algumas questões de detalhe que são muito importantes. Primeiro para nos esclarecermos e depois também para dar contributos. A verdade é que nós temos que continuar com este acompanhamento, mas de um modo completamente diferente, ou seja, cada partido deverá ter direito a algum tempo de intervenção e durante o tempo de intervenção desse partido, o mesmo colocará as questões que quiser apresentar. Como entender a forma de podermos disciplinar esta participação? Porque eu vejo que há aqui muito interesse em dar contributos e isso é muito importante. E é a forma também de nós levarmos lá para fora aquilo que é um projeto que acreditamos. Preocupa-me o ajustamento do transporte público existente a este sistema, o ajustamento do trânsito a este sistema, o ajustamento das pessoas a este sistema e sobretudo, a criação da atratividade e do interesse, nomeadamente na utilização deste transporte que tem estes fluxos, e que pode transportar dezenas de milhares de pessoas por dia. Tem realmente ciclos muito interessantes, mas se nós não estivermos a criar as condições para tal, não vai ser satisfeita a expectativa que todos nós pretendemos.

De seguida, o Presidente da Comissão, João Nogueira deu por terminada a reunião dizendo que poderá ser marcada uma outra reunião atendendo à pertinência do tema.

O Presidente da Comissão agradeceu à Administração dos TUB - EM, nas pessoas de Teotónio Santos e Sandra Cerqueira a qualidade da informação facultada.

Nada mais havendo a tratar, deu-se por terminada a reunião da qual se lavrou a presente ata que depois de lida e aprovada irá ser assinada pelo seu Presidente, João António de Matos Nogueira e pela Secretária, Paula Julieta Ramada Caramelo..----------

Presidente,----------
Secretária,----------