FASE II | APOIO À FORMULAÇÃO DO PROGRAMA PRELIMINAR PARA A CONSTRUÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA E O SEU MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO

3709 | NPT| NET | FASE II | VERSÃO 03 | 14.04.2023

TIS
transportes
inovação
e sistemas

município de
Leiria

ÍNDICE

0. BREVE ENQUADRAMENTO 5

I. CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DA OFERTA PROPORCIONADA PELA ATUAL CCT DE LEIRIA 8

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA 12

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA 27

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO 61

V. PROPOSTA BASE PARA A REGULAMENTAÇÃO INTERNA DA NOVA CCT 74

VI. PRINCIPAIS CONCLUSÕES 79

ABREVIATURAS

AMAL	Associação de Municípios do Algarve
AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMP	Área Metropolitana do Porto
CCT	Central Coordenadora de Transportes
CML	Câmara Municipal de Leiria
COS	Carta de Usos e Ocupação do Solo
ESECS	Escola Superior de Educação
ESS	Escola Superior de Saúde
ESTG	Escola Superior de Tecnologia e Gestão
IPL	Instituto Politécnico de Leiria
PDM	Plano Diretor Municipal
PPP	Parceria Público-Privada
REN	Reserva Ecológica Nacional
TML	Transportes Metropolitanos de Lisboa
TP	Transporte Público, rede de

BREVE ENQUADRAMENTO

A Câmara Municipal de Leiria (doravante designada por CML) assumiu as suas competências enquanto Autoridade de Transportes no que respeita ao planeamento e gestão da operação da rede Mobilis, a qual assegura o transporte rodoviário urbano na cidade.

Nos últimos anos, a autarquia esteve a trabalhar na preparação do concurso para a contratualização da rede de transportes públicos, mas a pandemia e os seus impactes na procura desta operação levaram a que a autarquia tivesse adiado o lançamento do procedimento concursal, de modo a garantir que a operação entra em funcionamento num período em que a procura está já próxima da normalidade.

Por outro lado, a Central Coordenadora de Transportes (CCT) de Leiria é propriedade da Rodoviária do Tejo, a qual pretende alienar o edifício. Por outro lado, esta CCT oferece condições de estadia a passageiros e autocarros que estão longe de ser as ideais e, por isso, este projeto é encarado como uma oportunidade para procurar uma nova localização para este importante equipamento.

O presente estudo tem como objetivo dotar a CML dos elementos fundamentais para a tomada de decisão sobre os seguintes aspetos:

- Qual o modelo de operação que melhor serve os interesses da autarquia e dos munícipes?
- Quais os benefícios e inconvenientes associados às diferentes localizações possíveis para a nova interface de transportes e qual o programa funcional mais adequado?
- Que melhorias podem ser introduzidas na rede Mobilis, no sentido de melhor dar resposta às necessidades de mobilidade da população?
- Finalmente, qual será o custo para a autarquia da realização dessa nova rede?

BREVE ENQUADRAMENTO

Para responder a cada uma destas questões, organizou-se o projeto em cinco fases, as quais serão desenvolvidas em relatórios autónomos, organizados conforme apresentado na figura seguinte.

O presente relatório tem como objetivo apresentar os resultados da Fase II, a qual apoia a CML na **formulação do programa preliminar para a construção da nova Central Coordenadora de Transportes de Leiria e o seu modelo institucional de organização e gestão**.

Fase I | Avaliação dos modelos possíveis para a operação da rede MOBILIS. Principais vantagens e desvantagens e requisitos necessários

Fase II | Apoio à formulação do programa preliminar para a construção da nova Central Coordenadora de Transportes de Leiria e o seu modelo institucional de organização e gestão

Fase III | Diagnóstico da rede atual. Avaliação do seu desempenho

Fase IV | Definição dos requisitos de qualidade e proposta de rede futura

Fase V | Estudo de Viabilidade Económico-Financeira da operação

BREVE ENQUADRAMENTO

Este relatório está organizado nos seguintes capítulos:

1. Caracterização sumária da oferta proporcionada pela atual CCT de Leiria
2. Definição do nível de oferta que deve ser garantido, na nova CCT de Leiria
3. Análise das alternativas de localização para a nova CCT de Leiria
4. Análise das alternativas de modelo institucional de organização e gestão para exploração deste equipamento
5. Proposta base para a regulamentação interna da nova CCT
6. Principais conclusões
7. Anexo I - Proposta base de Regulamento Interno (proposta de texto do regulamento)

I. CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DA OFERTA PROPORCIONADA PELA ATUAL CCT DE LEIRIA

I. CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DA OFERTA PROPORCIONADA PELA ATUAL CCT DE LEIRIA

Foto aérea e foto da entrada de passageiros do terminal
(fotos: impulsiveaddiction.com)

A atual Estação Rodoviária de Leiria (ou terminal) localiza-se no Largo 5 de Outubro / Jardim Luís de Camões, em pleno centro da cidade, junto ao centro histórico. O edifício do terminal ocupa cerca de 4 mil m^2 (incluindo áreas com outros serviços que não o terminal).

A entrada de passageiros e de veículos é realizada pelo Largo 5 de Outubro e a saída dos autocarros realiza-se diretamente pela Av. Heróis de Angola. O acesso por esta avenida é também usado como entrada e saída pedonal de passageiros e visitantes do terminal, mas de forma mais informal e desordenada.

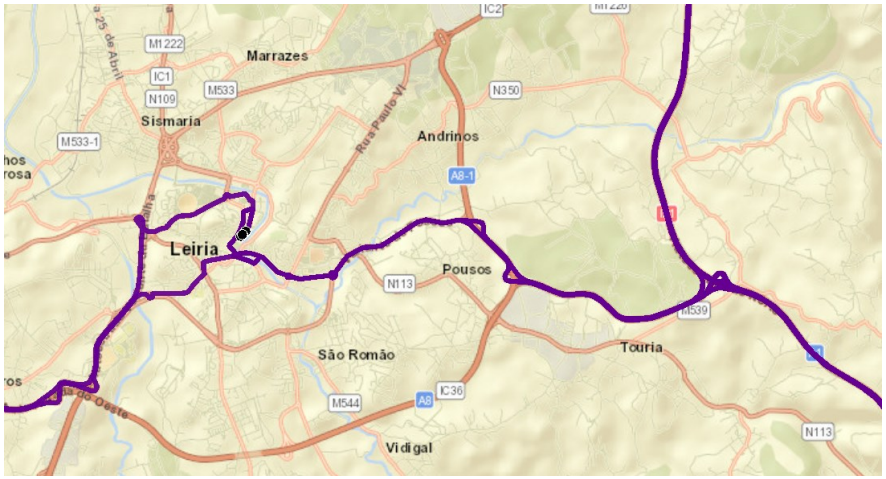
Apesar da localização privilegiada em termos de centralidade na cidade de Leiria, existem limitações de circulação nas vias de acesso ao terminal, por ser uma zona de grande intensidade de tráfego, provocando, por vezes, atrasos nas chegadas dos Expressos e outros serviços interurbanos.

I. CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DA OFERTA PROPORCIONADA PELA ATUAL CCT DE LEIRIA

Para além das condicionantes do tráfego existente à circulação dos autocarros no acesso ao terminal, a própria circulação dos autocarros pelo centro da cidade contribui para a degradação do serviço proporcionado aos passageiros, mas também para o congestionamento na área envolvente e para a diminuição do conforto ambiental dos espaços urbanos adjacentes.

Com efeito, tendo em consideração a localização do terminal e a existência de um sistema de sentidos únicos no centro da cidade, fazem com que os autocarros que saem da A1, circulem pela via de ligação ao Hospital, Rua de Sto. André e Rua de Tomar, sendo obrigados a passar na rotunda do Sinaleiro, sendo este um dos pontos com mais congestionamento da cidade de Leiria.

O terminal atual também carece de uma zona de tomada e largada de passageiros que ofereça boas condições de estadia, sendo este um dos motivos de descontentamento apontados pelos passageiros relativamente às condições do terminal atual.



Percursos dos expressos FlixBus em Leiria. (fonte: STEPP, IMT)

I. CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DA OFERTA PROPORCIONADA PELA ATUAL CCT DE LEIRIA

Bilheteiras e entrada no terminal

Vista geral do interior

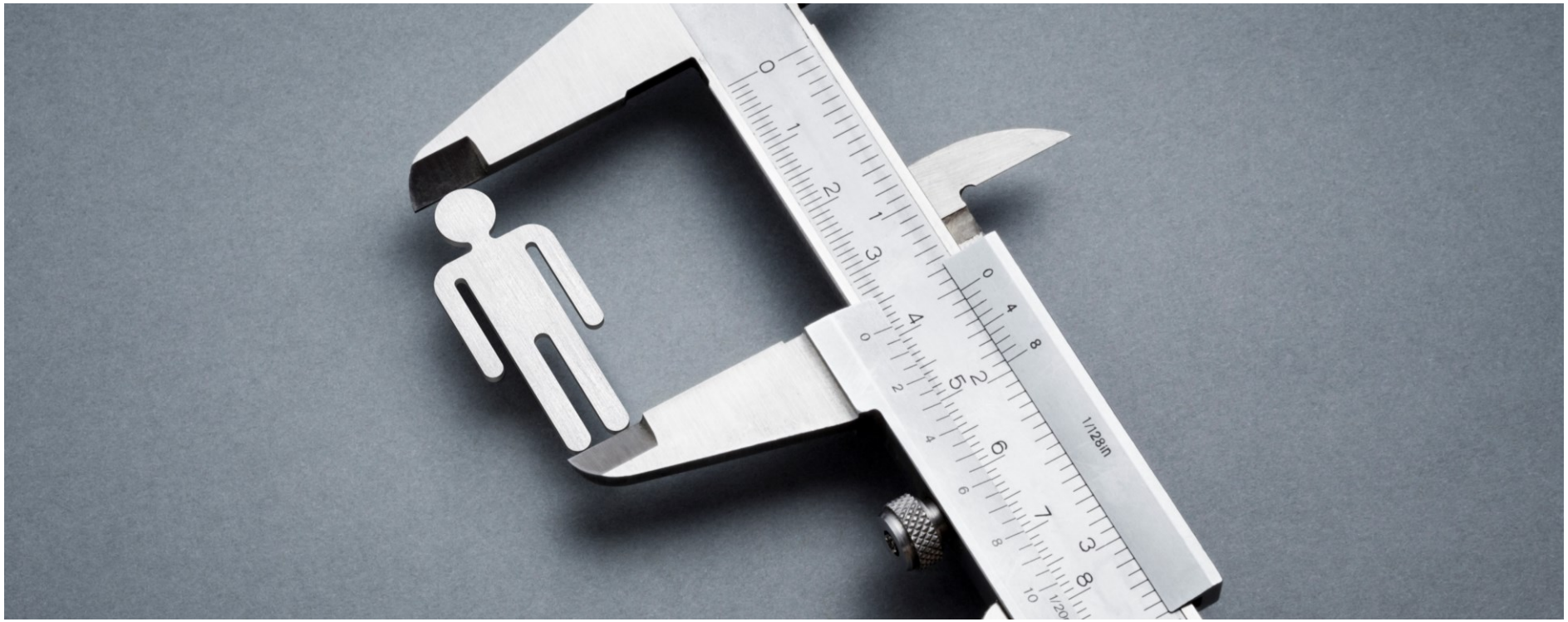
As condições físicas do terminal beneficiaram de algumas melhorias ao longo dos últimos anos, em particular na zona das bilheteiras e espaços anexos.

Apesar disso, as instalações oferecem condições de qualidade modestas, justificando a necessidade de obras de melhoria. Os espaços de estar e embarque dos passageiros são desadequados e pouco confortáveis, verificando-se que, por vezes, os embarques são em plena zona de circulação dos autocarros.

Nas condições atuais de funcionamento, o terminal dispõe de:

- 14 cais para o embarque e desembarque de passageiros;
- Bilheteiras com 3 postos de atendimento, com serviço de despachos e guarda de bagagens;
- Sala de espera e espaços de movimentos;
- Um pequeno café (espaço comercial) com atendimento aos passageiros;
- Escritórios e sala de controlo;
- Instalações sanitárias e outros espaços de apoio à operação.

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA



II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.1. AVALIAÇÃO DA PROCURA NO TERMINAL ATUAL

Para definir os parâmetros de dimensionamento da capacidade da nova Central Coordenadora de Transportes, foram realizadas contagens aos movimentos de autocarros e de passageiros no terminal existente, o que permitiu conhecer a procura atual.

Os dias úteis são aqueles em que se verifica maior intensidade de oferta das carreiras interurbanas. Para os serviços Expresso de longo curso, a oferta distribui-se nos dias úteis e aos dias de fim de semana, sendo que é às sextas-feiras e vésperas de feriados que normalmente se verifica uma maior concentração da oferta de serviços.

As contagens foram realizadas no dia 30 de novembro, quarta-feira (véspera de feriado) e abrangeram o período entre as 14h00 e as 21:30, por ser o período com maior intensidade de oferta (e de procura).

A informação foi agregada por intervalos de 15 minutos, para uma análise mais sistemática da procura do terminal.

Como anteriormente referido, foi recolhida informação sobre os movimentos de autocarros (entradas, saídas e tempos de permanência) e de passageiros (embarques e desembarques).

Neste período foram contabilizados todos os autocarros que entraram no Terminal (interurbanos, Expressos e outros), sendo classificados em função do sentido da viagem:

- Partidas: serviços que se iniciam no terminal de Leiria
- Chegadas: serviços que terminam no terminal de Leiria
- Toques: serviços que têm paragem no terminal de Leiria, mas não iniciando ou terminando o serviço.

Esta informação é essencial para determinar a capacidade de parqueamento dos autocarros na futura CCT.

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.1. AVALIAÇÃO DA PROCURA NO TERMINAL ATUAL

Da mesma forma, foram contabilizados os passageiros de cada serviço, tanto nos embarques como nos desembarques.

Para o dimensionamento da interface consideraram-se, principalmente, os movimentos dos passageiros em embarque, uma vez que, por norma, são estes que passam mais tempo na interface de transportes, enquanto estão à espera do autocarro.

Ainda assim, foi considerado o volume de passageiros a realizar movimentos de desembarque porque a coexistência de passageiros a embarcar e a desembarcar num mesmo período de tempo, podem condicionar o bom funcionamento dos movimentos de circulação dos passageiros em embarque e desembarque.

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.1. AVALIAÇÃO DA PROCURA NO TERMINAL ATUAL

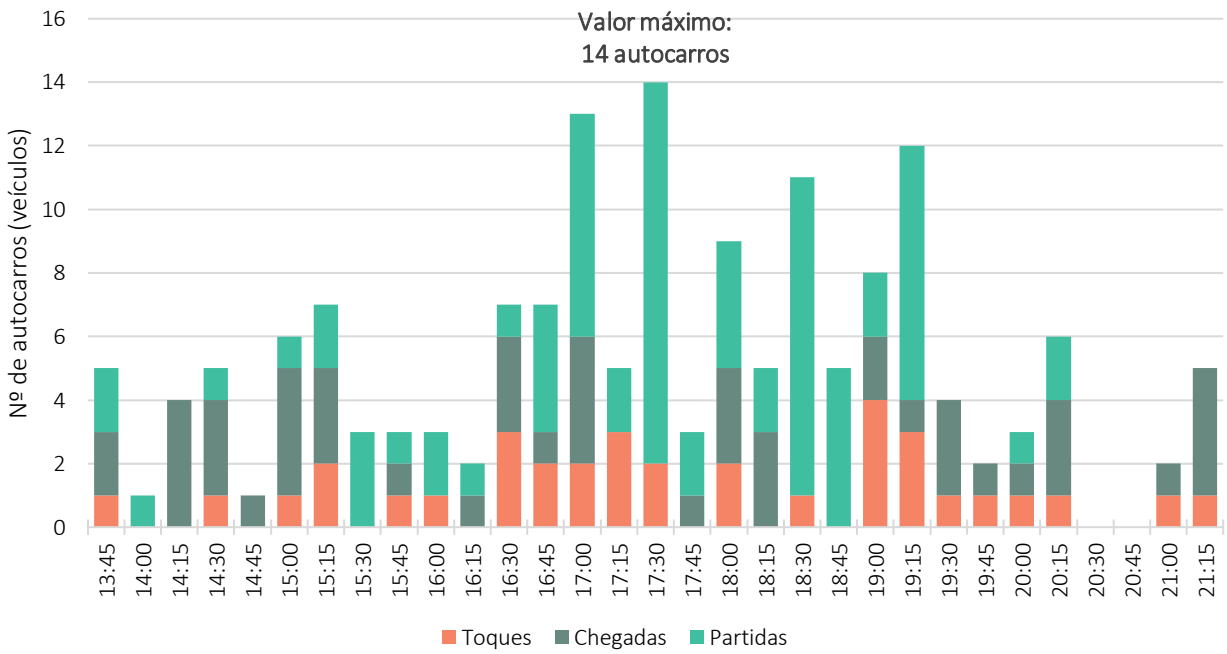
Nº de veículos

Desta análise apresentam-se os principais movimentos de autocarros, por intervalos de 15 minutos.

Em parte significativa do período em análise, verifica-se que o total de autocarros presente na interface é igual ou inferior a 8 veículos. Mas existem períodos de maior concentração da oferta, destacando-se entre estes, os períodos de tempo que começam às 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, e 19:15.

No período de maior concentração da oferta, foram contabilizados **14 veículos**, o qual é verificado no intervalo entre as 17:30 e as 17:45.

Total de **autocarros** no terminal por intervalo de 15 min.



Partidas: serviços que iniciam no terminal de Leiria

Chegadas: serviços que terminam no terminal de Leiria

Toques: serviços que passam no terminal de Leiria

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.1. AVALIAÇÃO DA PROCURA NO TERMINAL ATUAL

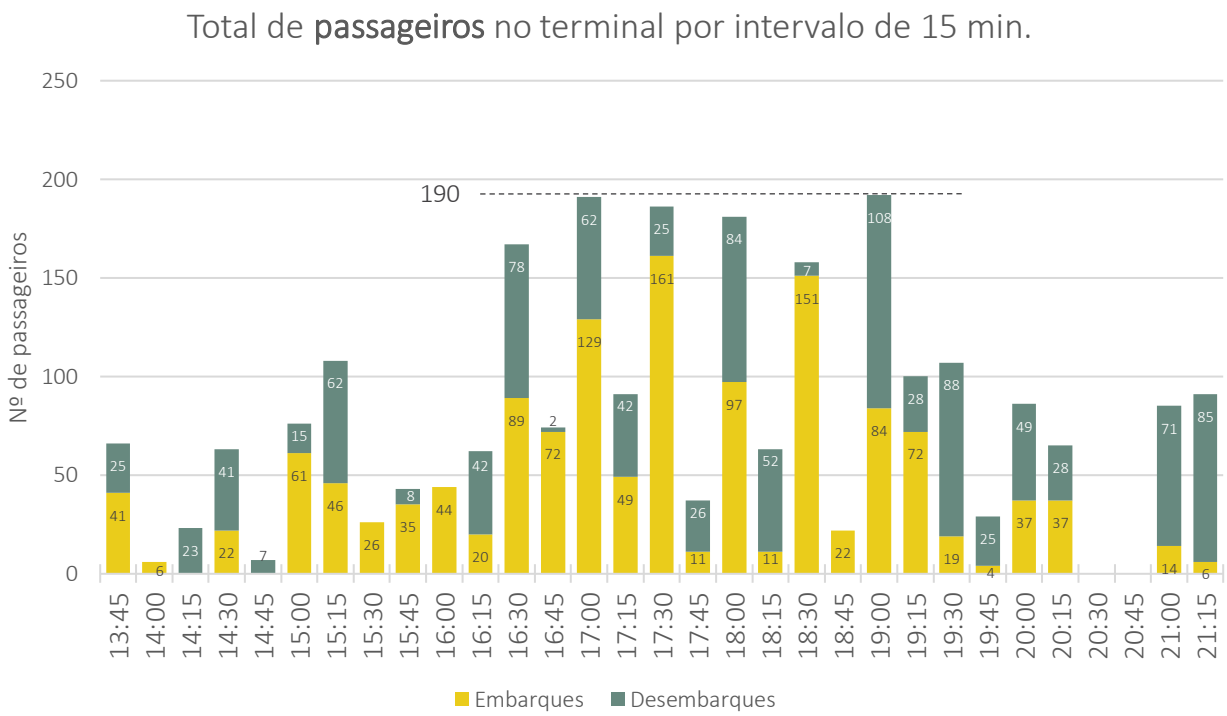
Nº de passageiros

Já relativamente à procura de passageiros no terminal, observa-se que os intervalos de maior procura são, de modo geral, coincidentes com os em que se verifica uma maior oferta de serviços.

Observa-se que é entre as 16:30 e as 19:15 o período com maior procura, sendo o pico na ordem dos **190 passageiros.**

Em termos de embarques observa-se que o máximo de passageiros contabilizados é de cerca de **160 passageiros**, o que se verifica no período entre as 17:30 e as 17:45.

Já os desembarques têm o seu pico entre as 19:00 e as 19:15, na ordem dos **110 passageiros**.



II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

Tendo em consideração a análise crítica sobre o funcionamento da Estação de Camionagem atual, é possível estabelecer as linhas mestras para o programa funcional da futura CCT.

Para este considera-se ser necessário estabelecer 4 áreas funcionais distintas, mas complementares entre si, as quais devem estar articuladas.

Consideram-se, assim, as seguintes áreas de intervenção:

- Cais de acostagem e princípios gerais da circulação de veículos, incluindo áreas de referência;
- Instalações e equipamentos de apoio necessários aos passageiros;
- Instalações e equipamentos de apoio necessários aos operadores;
- Serviços complementares a disponibilizar, designadamente, parqueamento de táxis, zonas de cargas e descargas e posto de carregamento elétrico para veículos ligeiros e autocarros;

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

Cais de acostagem

Como demonstrado pela análise dos movimentos de autocarros na atual Estação de Camionagem, a zona de estacionamento dos autocarros deve ter uma **capacidade mínima para 15 viaturas, mas desejavelmente permitir o estacionamento de até 17 autocarros em simultâneo**, permitindo assim, a existência de uma folga de capacidade para alargar a oferta dos autocarros interurbanos e da rede Expresso.

Esta oferta de estacionamento é adequada, desde que se **garanta que os autocarros não permanecem estacionados no espaço da CCT mais de 15 minutos**, quer para paragens entre chegadas e partidas (toques), quer para o estacionamento antes da partida.

Considera-se que os autocarros com término no terminal, devem sair das instalações logo após a saída dos passageiros.

Este pressuposto está implícito no Regulamento do Terminal de Transporte Públicos de Passageiros de Leiria que, no seu artigo 14.º, define que a "duração máxima de estacionamento dos veículos nos cais de embarque e desembarque deve ser a estritamente necessária para a largada e tomada de passageiros e movimentação de bagagens e/ou despachos".

Uma outra preocupação que deve ser atendida no programa funcional da nova CCT de Leiria, diz respeito à necessidade de garantir que o **percurso dos passageiros entre a gare e o acesso aos autocarros seja coberto e de nível** (ou com sistemas de rampa, sem degraus).

O **estacionamento dos autocarros deve ser realizado, preferencialmente em espinha**, com a parte dianteira do autocarro encostada ao passeio da plataforma, em zona coberta.

A **circulação deve ser, preferencialmente, realizada através de um percurso de sentido único**, de modo a minimizar os pontos de conflito e otimizar a implantação dos cais de embarque/desembarque.

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

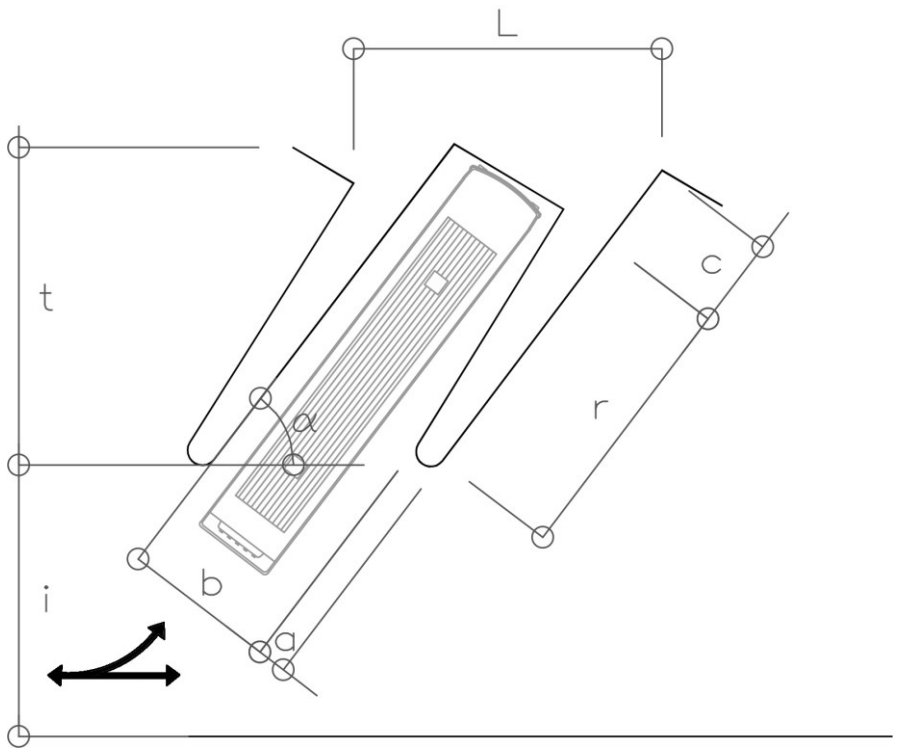
II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

As dimensões de referencia que devem ser consideradas para a adequada circulação dos autocarros devem ser as seguintes:

- **Comprimento dos veículos**: 15,00 m
- **Largura**: 2,55 m para a largura dos veículos e 3,70 m de largura entre espelhos retrovisores.
- **Altura livre**: 4,00 m

As dimensões dos cais de acostagem são distintas, em função do ângulo de inserção que for considerado, e as dimensões que devem ser garantidas para os espaços de circulação são distintas, em função de se estar a considerar um ou dois sentidos de circulação.

Para garantir a plena funcionalidade dos movimentos de autocarros de passageiros, apresenta-se na página seguinte, as especificações que devem ser tidas em consideração para as diversas dimensões.



Fonte: CROW, Recommendations for traffic provisions in built-up-areas

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

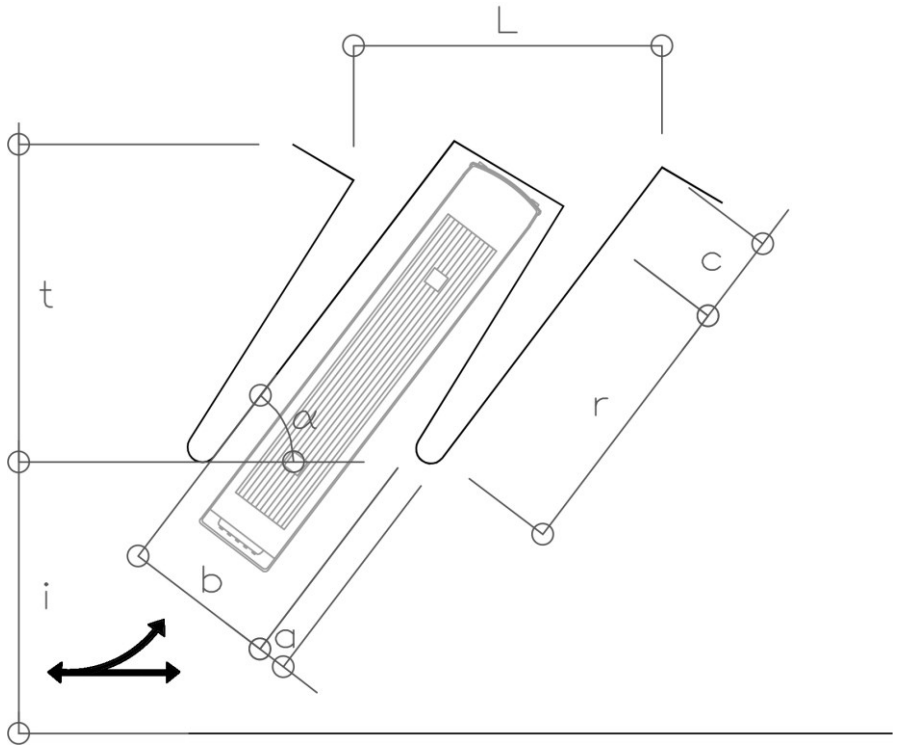
II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

A figura e a tabela seguintes, apresentam os valores que devem ser considerados no dimensionamento dos cais de acesso aos autocarros e das zonas de circulação.

α	L	c	t	l1	l2
30º	10	4,75	8,4	5,2	8,2
45º	7,1	2,75	10,45	8,4	9,4
60º	5,75	1,6	11,75	12,4	12,4

a = 2,5 m b = 3,0m r = 10,0 m

l1 no caso de circulação em sentido único
l2 no caso de circulação em duplo sentido



Fonte: CROW, Recommendations for traffic provisions in built-up-areas

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

Instalações e equipamentos de apoio aos passageiros

A CCT deve ser dotada de instalações e equipamentos de apoio aos passageiros.

As áreas de apoio aos passageiros deverão ser constituídas por:

- **Zonas de espera**: Com capacidade para 100 a 120 passageiros, em simultâneo, repartidas em espaços fechados e abertos. Deverão ser providenciados, pelo menos, 100 lugares sentados, dos quais desejavelmente 50% em espaço fechado e 50% em zona coberta ao ar livre;
- **Instalações Sanitárias** diferenciadas para homens e mulheres, assegurando a acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada, zona de lavatórios e para mudança de fraldas;
- **Bilheteiras e balcão de informação e apoio aos passageiros**. Esta zona deve estar adjacente a um espaço para acolher despachos, zona de cacifos/guarda de bagagens e perdidos e achados. Devem ser consideradas, pelo menos, 3 postos de bilheteira independentes, de modo a poderem estar associados a operadores diferentes;
- ***Lounge* ou área de estadia** na qual podem estar localizadas o terminal de ATM, máquinas de *vending* (máquinas automáticas de sandwich/café/bebidas), e/ou *pickpoint* de encomendas de e-commerce;
- **Espaço para café / pastelaria e/ou um quiosque de vendas de revistas e jornais**, preferencialmente integrado na área de estadia.

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

Instalações e equipamentos de apoio aos operadores

A CCT deve ser dotada de instalações e equipamentos de acesso restrito para apoio à operação do transporte público providenciando áreas técnicas e zonas de trabalho e estadia para os trabalhadores das empresas operadoras.

Na definição das áreas de apoio aos trabalhadores deverão ser considerados os seguintes espaços:

- **Gabinetes de trabalho:** 2 a 3 gabinetes com um posto de trabalho cada;
- Uma **sala de reuniões** com capacidade mínima para 6 pessoas;
- **Copa / cozinha de pessoal**, com zona com micro-ondas e lavatório) e sala de refeições;
- Instalações sanitárias e vestuários para homens, senhoras e zona de lavatórios;
- **Gabinete de controlo técnico e gestão da CCT**;
- **Dispensa e arrumos.**

Estima-se que a área privada associada às instalações de apoio à operação do transporte público possa variar entre 130 a 160 m^2.

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

Serviços complementares

A CCT deve, desejavelmente, ter associado um conjunto de serviços complementares que, estando fora do perímetro específico da CCT, contribuem decisivamente para uma maior eficácia da sua utilização, designadamente na facilitação do transbordo entre modos de transporte.

Assim considera-se que devem estar adjacentes à área de implantação da CCT os seguintes espaços:

- Oferta de estacionamento para veículos privados

Esta oferta pode ser gratuita ou paga, na via pública ou em parque de estacionamento de acesso público. A capacidade do parque de estacionamento depende das funções que lhe estiverem associadas:

a) servir apenas na partida e chegada de passageiros (com tempos de estacionamento de muito curta duração);

b) para apoio a passageiros que se deslocam até à CCT em viatura própria para depois apanhar o autocarro (estacionamento com duração em geral superior a 3 horas).

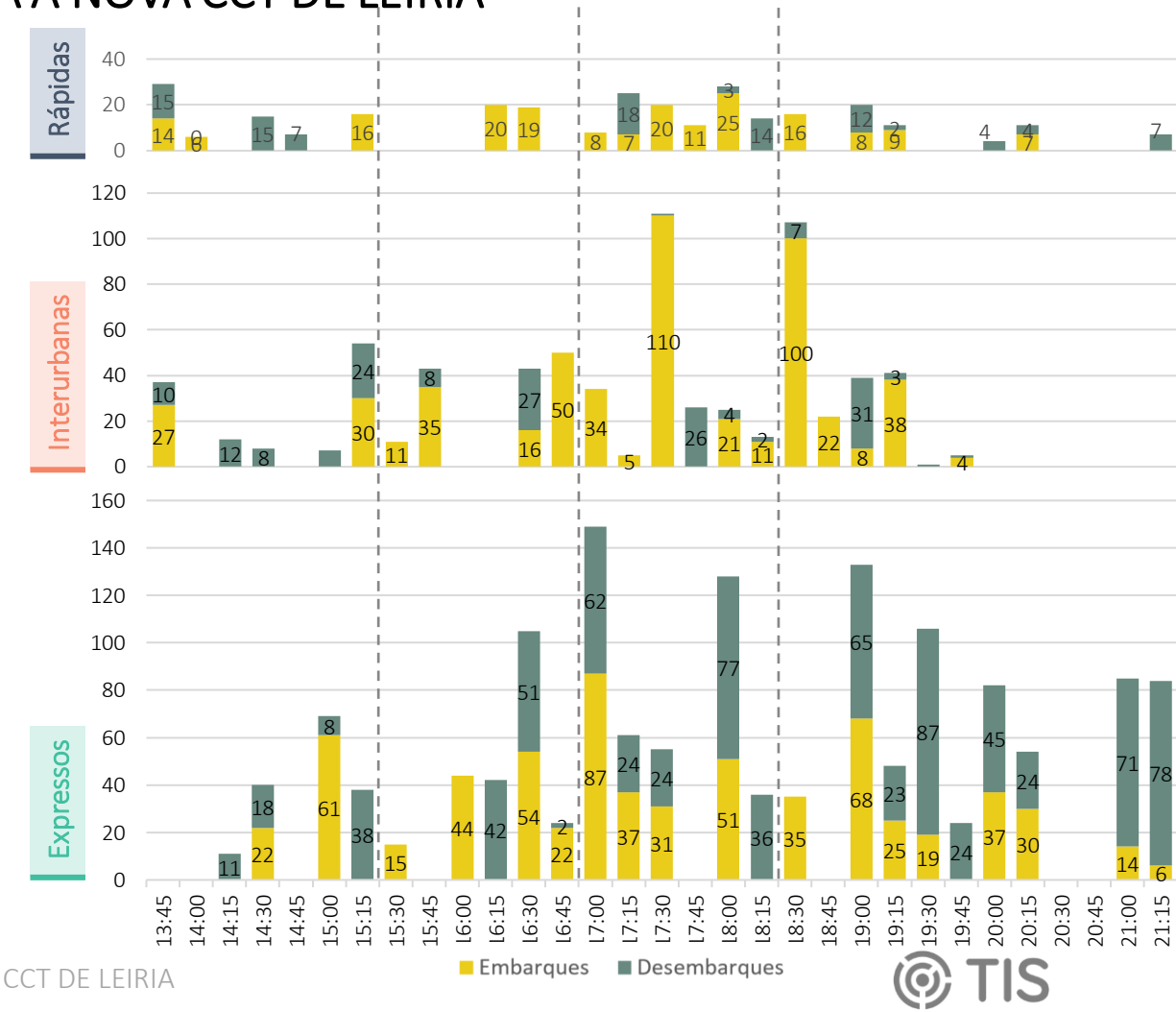
Por outro lado, o estacionamento gerado por uma CCT depende muito da distância deste equipamento ao centro da cidade e do serviço de transporte público urbano que rebate sobre ele.

Com base nas contagens realizadas na atual CCT, avaliou-se o número de autocarros que chegaram e partiram ao longo do período de contagem, repartidos por carreiras de longo curso, interurbanas e rápidas (ver figura da página seguinte).

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

Os gráficos anexos apresentam a repartição dos passageiros em função do tipo de serviços de transporte que utilizam, respetivamente, Expresso, Interurbanos e carreiras Rápidas, diferenciando entre embarques e desembarques.



Nº de passageiros por tipologia de serviço e intervalos de 15 min.

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

Em geral, são as chegadas das carreiras de longo curso e interurbanas as que mais são suscetíveis de gerar procura de estacionamento de maior duração. No caso das carreiras rápidas e nas partidas, as necessidades de estacionamento são maioritariamente de curta ou muito curta duração e utilizam os espaços reservados a *Kiss & Ride*.

No caso das carreiras rápidas e para os movimentos de partidas, assume-se que as necessidades de estacionamento são, maioritariamente, de estacionamento de curta ou muito duração – *Kiss & Ride*.

Nesta perspetiva, consideraram-se os seguintes rácios de dotação de estacionamento:

- 0,3 lugares por passageiro que **chega em carreiras Expresso**;
- 0,2 lugares por passageiro que **chega em carreiras interurbanas**;
- 0,2 lugares por passageiro que **parte em carreiras Expresso.**

II. DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE OFERTA A GARANTIR NA NOVA CCT DE LEIRIA

II.2. PROGRAMA FUNCIONAL PARA A NOVA CCT DE LEIRIA

Tendo em conta a análise do resultado das contagens e a aplicação dos rácios indicados anteriormente, estima-se que a oferta de estacionamento de curta e média duração deva ter uma **capacidade mínima de 40 lugares, dos quais 2 lugares devem estar reservados a carregamento elétrico**.

Para além desta oferta de estacionamento, deve ser criado um espaço em zona adjacente à CCT para tomada e largada de passageiros (*Kiss & Ride*). Esta zona deve ter capacidade para um **mínimo de 4 veículos**.

A principal função de uma CCT é a facilitação dos transbordos entre modos de transporte.

Nesta perspetiva deve-se procurar agregar neste espaço o maior número de modos – peão, bicicleta, transporte individual, transporte coletivo, táxi etc. Deve igualmente prever-se um **espaço para estacionamento de bicicletas com capacidade mínima para o parqueamento de 10 bicicletas**. Este espaço deve ser, desejavelmente, coberto e estar em zona que facilite a sua vigilância.

Tem especial importância, neste contexto, a **criação de um espaço para uma praça de táxis com capacidade para 5 táxis,** que não deve estar afastada mais de 150 m da gare.

Deve, igualmente, prever-se um fácil transbordo com o Mobilis, proporcionando uma zona de paragens deste serviço em área adjacente à CCT que podem ou não estar dentro do espaço da CCT.

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

A Câmara Municipal de Leiria pretende construir uma nova CCT que sirva a cidade, o que deve ser realizado num prazo relativamente curto, uma vez que o proprietário da atual CCT tem como objetivo proceder à sua alienação.

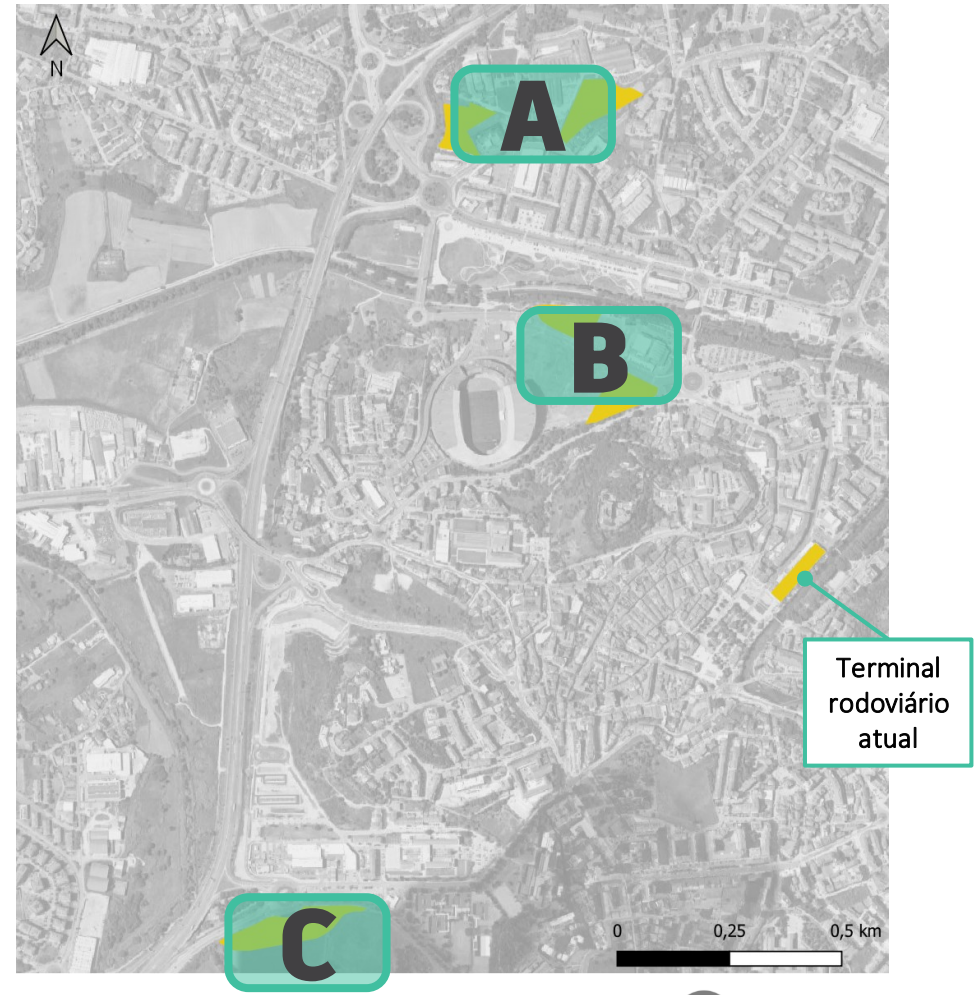
Face à urgência na tomada de decisão, a autarquia identificou três localizações possíveis, indicadas na figura seguinte e designadas, respetivamente por:

A – Zona do **Arrabalde da Ponte** (junto a nó IC2/EN109)

B – Zona desportiva, junto ao **Estádio Municipal**

C – Zona na Rotunda D. Dinis, junto à **entrada sul IC2**

Nas localizações A e B são, ainda, consideradas duas alternativas possíveis de localização, respetivamente.



III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

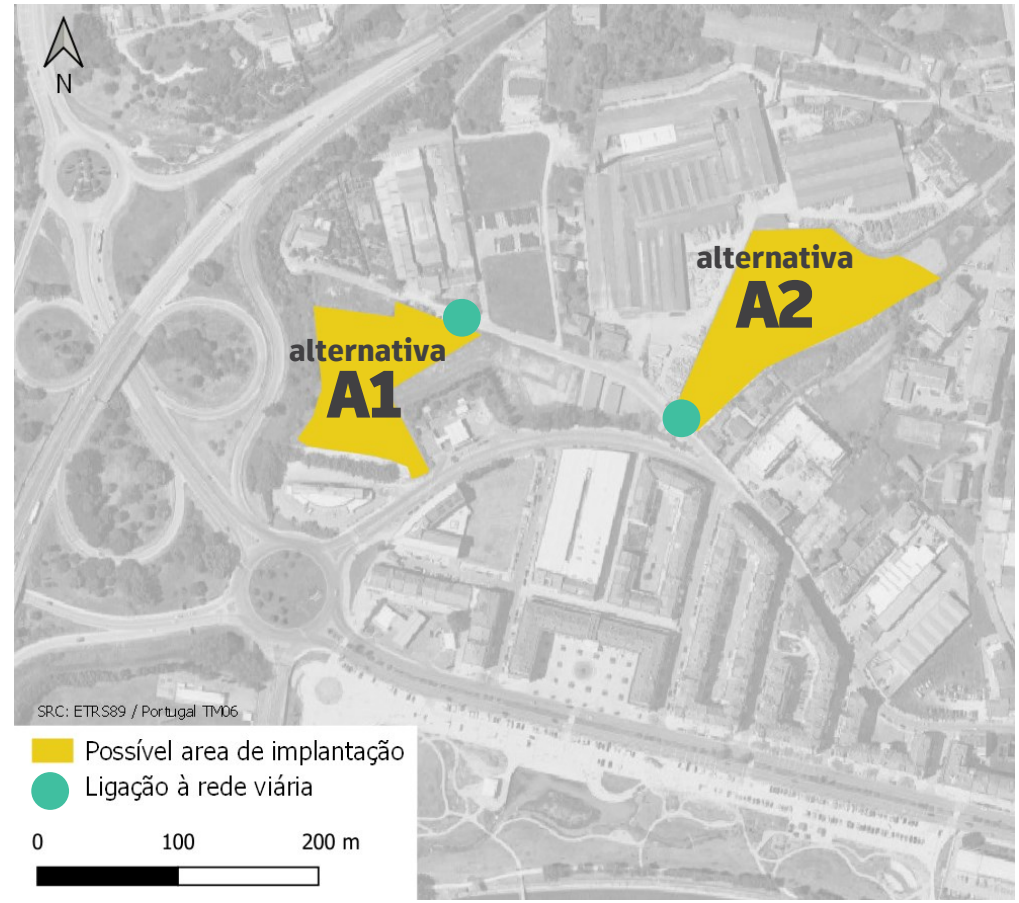
ALTERNATIVAS A1 E A2 – ARRABALDE DA PONTE

Em 2006-2008, a CML considerou como alternativas de localização para a nova CCT de Leiria, duas localizações junto à Rua do Arrabalde da Ponte, a norte da urbanização Nova Leiria, as quais são assinaladas na figura anexa.

As localizações assumem a ocupação de um dos dois terrenos expectantes existentes nesta zona, cujo acesso será efetuado pela Rua Manuel Simões Maia, onde se encontram duas unidades industriais em funcionamento. Os dois terrenos são, atualmente, de propriedade privada, tendo de ser adquiridos pela autarquia, caso seja esta a localização escolhida.

Apesar da localização privilegiada junto ao nó do IC2 e à EN109, a rua de acesso e a sua interseção com a R. do Arrabalde da Ponte oferecem condições deficientes para a circulação de autocarros de passageiros.

No caso da localização A1, poderá haver, eventualmente, um acesso pedonal (passageiros) para a Rua do Arrabalde da Ponte, a nascente do posto de combustíveis. No caso da localização A2, a ligação pedonal terá de ser realizada pelo rua de acesso ao lote.



III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

ALTERNATIVAS B1 E B2 – ESTÁDIO MUNICIPAL

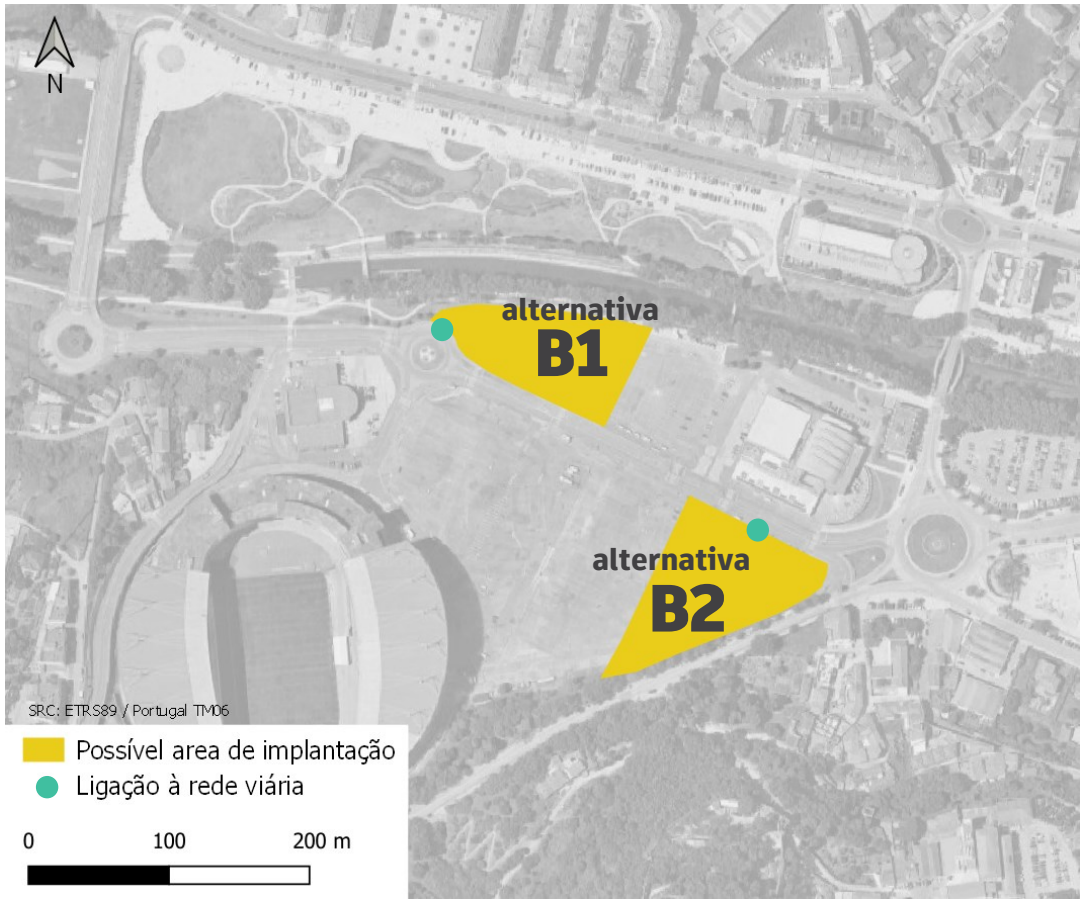
As alternativas de localização na zona desportiva junto ao estádio municipal têm vindo a ser consideradas, de modo consistente, desde o ano de 2000 pelo Município de Leiria.

Esta área é propriedade da autarquia e corresponde a uma zona de desenvolvimento de equipamentos.

Ambas as alternativas fazem o acesso pela Av. Bernardo Pereira, sendo que a B1 poderá ter acesso direto pela rotunda do Nerlei.

A alternativa B1 promove acessos pedonais mais fáceis à zona a norte do rio Lis, já que no seu alinhamento existe uma passagem pedonal já construída.

Ambas as alternativas de localização se encontram em terrenos que, atualmente, são ocupados pelo mercado de Levante (terças e sábados) e pela feira de Leiria (que ocorre em maio), o que implicará o reordenamento do espaço ocupado por estes eventos, caso seja esta a solução escolhida.



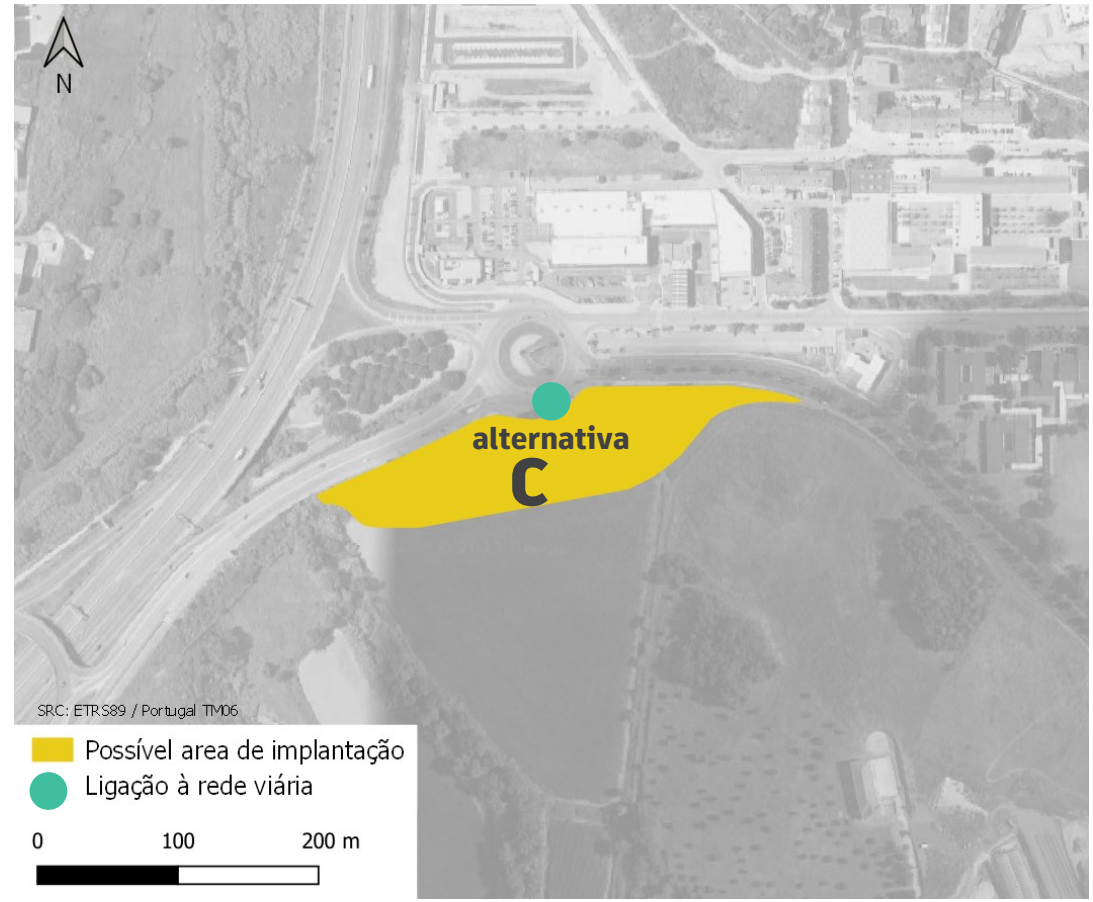
III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

ALTERNATIVA C – ENTRADA SUL IC2

Esta alternativa de localização foi equacionada no âmbito do Projeto de Mobilidade Sustentável, realizado em 2008 pelo Instituto Politécnico de Leiria, e corresponde à localização mais excêntrica de todas (em relação ao centro da cidade de Leiria). Encontra-se, todavia, próxima dos estabelecimentos de ensino superior, secundário e básico.

A parcela é propriedade do Município de Leiria, situando-se na continuidade dos terrenos agrícolas inseridos na Zona Geral de Proteção do Estabelecimento Prisional de Leiria. Parte do terreno encontra-se inserido em zona REN, na proximidade do Rio Lena.

Os acessos terão como principal ponto de amarração a rotunda D. Dinis, adjacente à parcela. A cota do terreno é inferior à cota da via rodoviária, pelo que para ali instalar a CCT, será necessário o aterro da área a ocupar por este equipamento.



III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

Para avaliar cada uma destas alternativas de localização, foi selecionado um conjunto de atributos que têm como objetivo ajudar a CML a tomar uma decisão mais informada sobre qual a melhor localização da nova CCT de Leiria.

Para tal, foram considerados 4 áreas de análise, respetivamente:

1. Integração na malha urbana e usos do solo
2. Acessibilidades proporcionadas
3. Capacidade oferecida
4. Viabilidade económica

Para cada uma destas áreas de análise, foram identificados os parâmetros de avaliação que se julgam poder ajudar a enquadrar a tomada de decisão por parte da autarquia.

Sempre que possível, procura-se quantificar a avaliação, mas nos casos em que tal não é possível, justifica-se a proposta de avaliação atribuída.

Esta avaliação é também realizada para a atual CCT, de modo a perceber as vantagens e desvantagens decorrentes da mudança de localização.

Refira-se que nesta avaliação não se inclui nenhum juízo de valor relativamente ao peso relativo de uns indicadores relativamente aos outros.

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

Neste ponto procedeu-se à recolha e compilação das classificações consideradas relevantes dos **usos do solo**, de acordo com o definido no Plano Diretor Municipal de Leiria e na Carta de Usos e Ocupação do Solo (COS 2018), para cada parcela, tendo em consideração as seguintes classificações:

- **PDM Leiria**:
  - Classificação e qualificação do solo;
  - Condicionantes;
- **Carta de Usos e Ocupação do Solo** (2018):
  - Artificialização ou não do terreno (parcela);
  - Classificação da parcela;
  - Classificação da envolvente à parcela.

De forma a aferir a integração urbana de cada localização, foram calculados alguns **indicadores quantitativos**, tais como:

- **População residente** (num raio de 400m e 800m);
- **Proximidade ao centro da cidade**, que foi definida tendo em consideração a distância à Rotunda do Sinaleiro.

Foram, ainda, considerados outros **indicadores quantitativos,** tais como:

- Inserção no tecido urbano;
- Equipamentos e serviços públicos a 500 metros de distância (considerando a distância a pé);
- Proximidade a zonas de emprego.

Finalmente, foi considerado um indicador de natureza qualitativa, com o qual se procura avaliar a **diversidade de usos do solo** em cada localização, tendo em consideração as seguintes categorias: habitação, equipamentos públicos, serviços e emprego.

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

Usos do solo classificação formal		CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
			A1	A2	B1	B2	
PDM Leiria	Condicionantes	Sem condicionantes	Sem condicionantes**		Sem condicionantes		Parcialmente em REN / Zona Geral de Proteção - Estabelecimento Prisional de Leiria
	Classificação e qualificação do solo	Solo Urbano - Espaços centrais - Grau II	Solo Urbano - Espaços habitacionais - Grau I		Solo Urbano - Espaços de uso especial - Espaços de equipamentos		Solo Urbano - Espaços verdes - Área de recreio e lazer
Carta de Usos e Ocupação do Solo*	Classificação da parcela	Equipamentos	Matos	Agricultura	Espaços vazios em tecido edificado		Agricultura
	Terreno artificializado	Sim	Não		Sim		Não
	Classificação da envolvente à parcela	• Tecido edificado contínuo • Parques e jardins	• Indústria • Comércio	• Tecido edificado contínuo • Indústria	• Equipamentos desportivos • Cursos de água naturais	• Equipamentos desportivos • Tecido edificado contínuo • Equipamentos culturais	• Rede viária • Agricultura • Equipamentos

* COS 2018

** O terreno da alternativa A1 está, parcialmente, classificado como na zona de "Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis", mas com indicação que será retirado desta classificação.

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

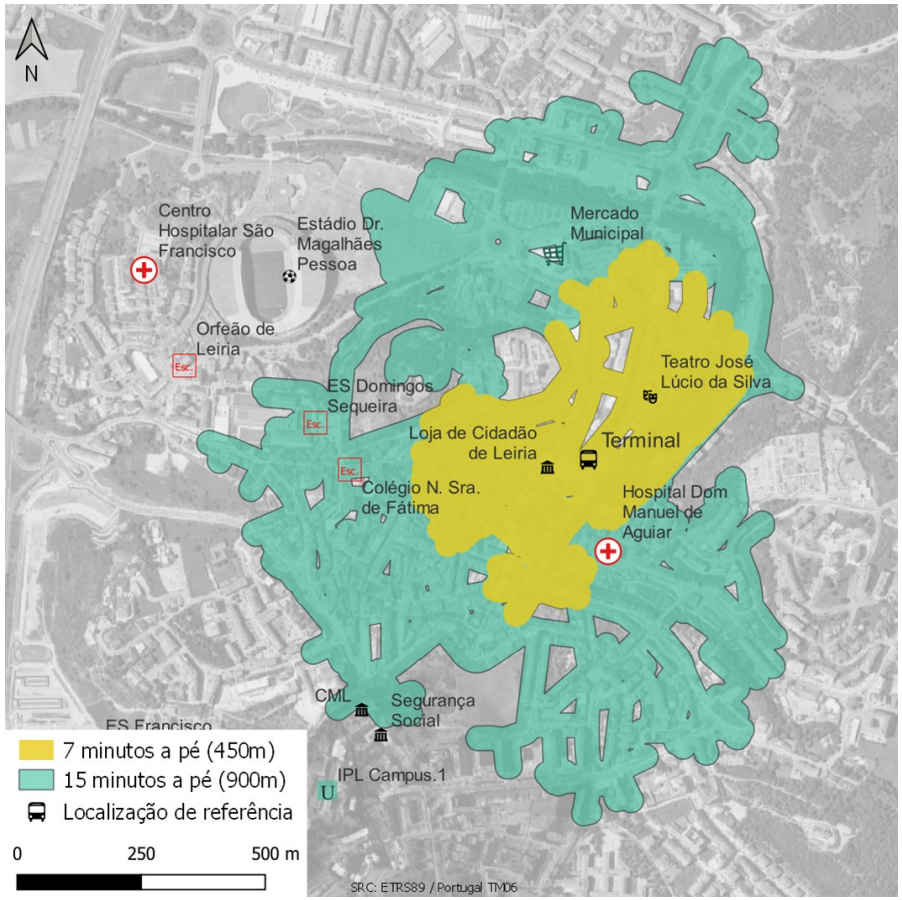
Para melhor se perceber a integração urbana potenciada por cada alternativa de localização, foi desenvolvida uma análise espacial, da qual resultou visualizações das áreas alcançáveis (e equipamentos alcançáveis a pé), tendo em consideração os **percursos pedonais** existentes, a partir de cada localização potencial para a CCT, tendo em consideração os seguintes limiares:

- 7 minutos (equivalentes a 450 metros); e a
- 15 minutos (equivalentes a 900 metros)

A figura ao lado, apresenta-se a análise espacial para a atual localização do Terminal, sendo possível constatar que é possível chegar, num curto espaço de tempo, a grande parte do centro da cidade de Leiria, inclusive a algumas escolas da cidade, e até à zona da Câmara Municipal e da Segurança Social.

Da mesma forma são apresentadas nas páginas seguintes as análises espaciais para as 5 localizações alternativas em estudo.

Terminal rodoviário atual

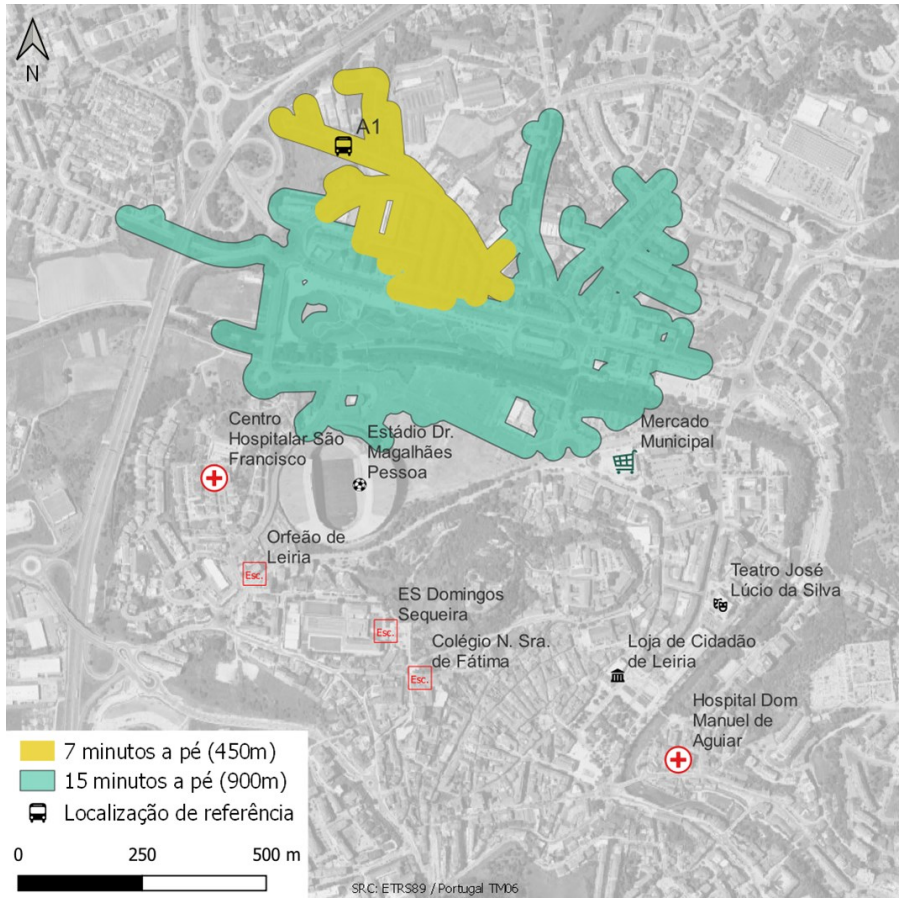


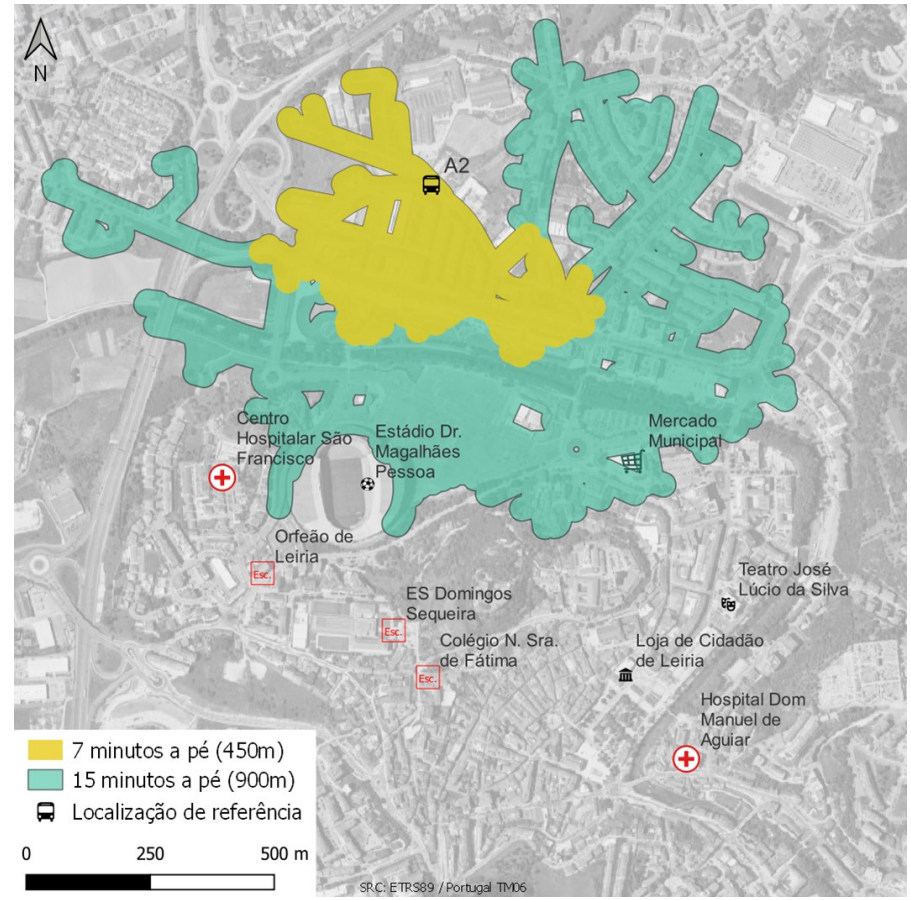
TIS

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

Alternativas A1 e A2 – Arrabalde da Ponte

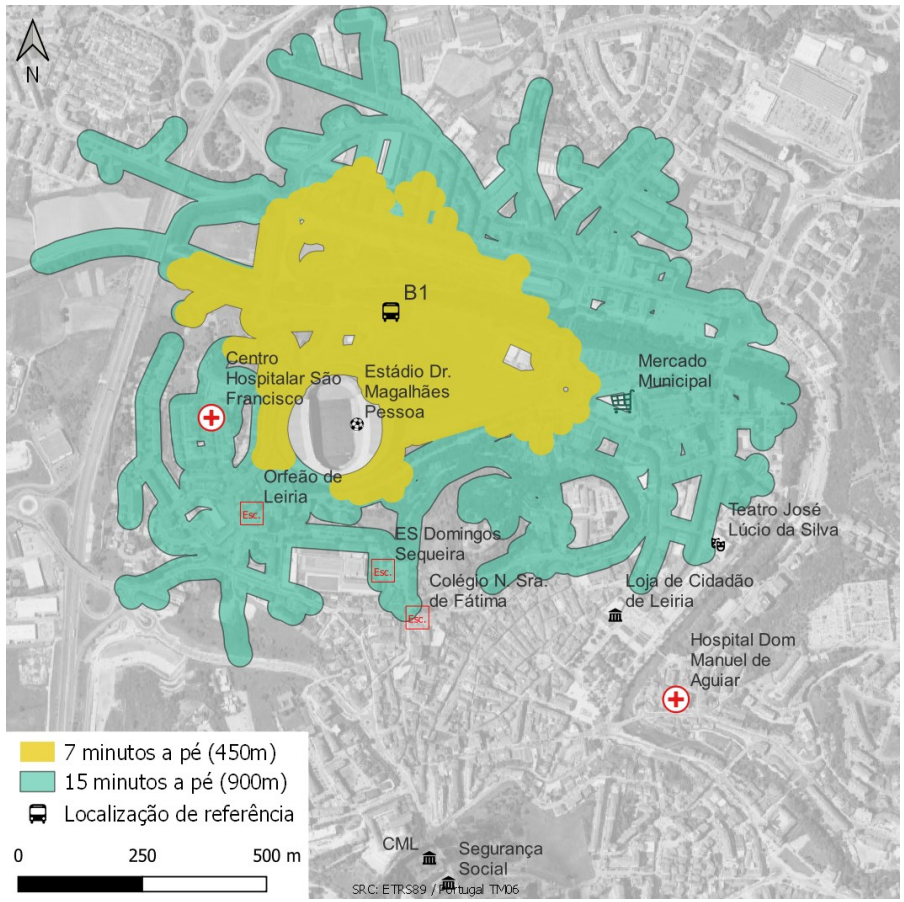


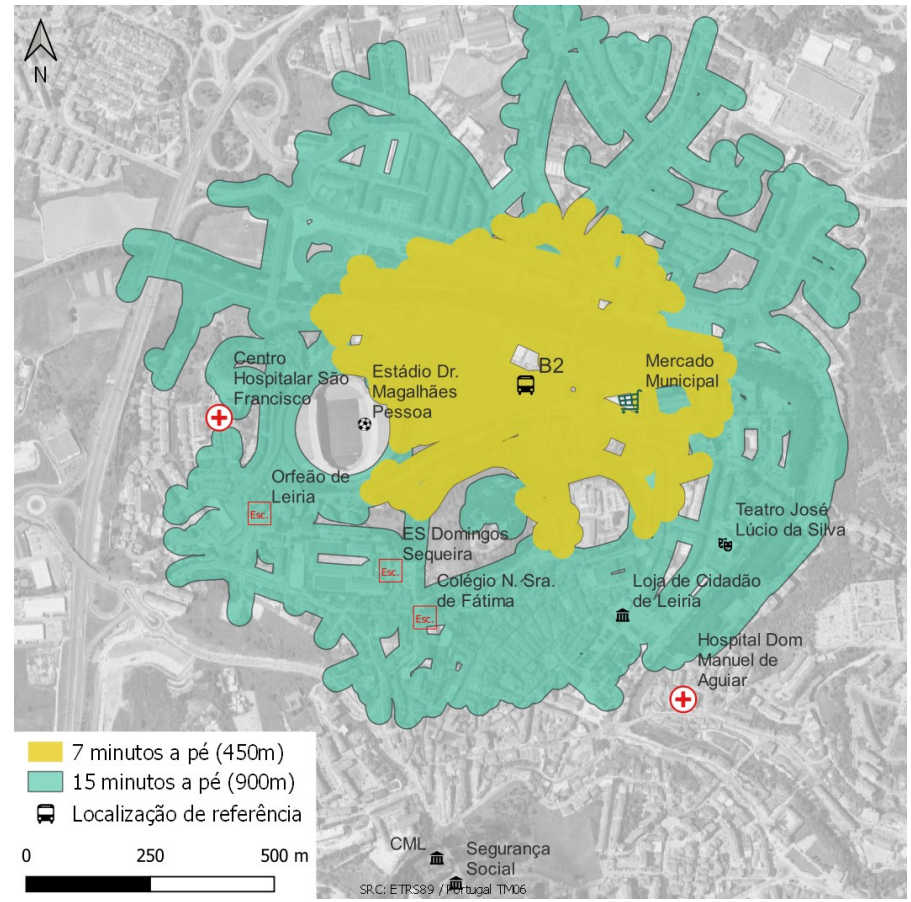


III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

Alternativas B1 e B2 – Estádio Municipal

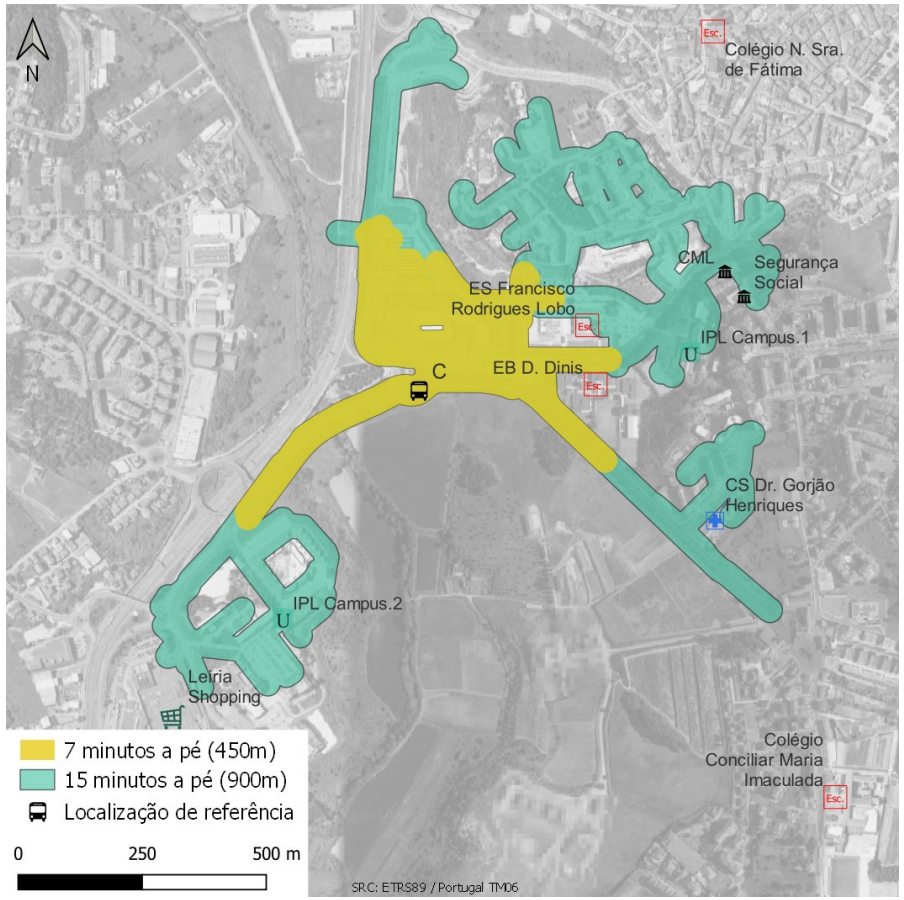




III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

Alternativa C – Entrada sul IC2 (rotunda D. Dinis)



Nas páginas seguintes são apresentadas as características de cada alternativa, correspondentes a cada critério de classificação, incluindo o resumo qualitativo desta análise espacial das várias alternativas.

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

Integração urbana		CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
			A1	A2	B1	B2	
População residente num raio de:	400 m	2 100	1 370	1 620	1 420	1 390	240
	800 m	8 650	6 970	6 960	6 600	7 170	3 100
Proximidade ao centro da cidade*		350m	1 930m	1 810m	1 310m	960m	2 260m

* Ponto de referência: Rotunda do Sinaleiro

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

Integração urbana	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1	A2	B1	B2	
Inserção no tecido urbano	Malha urbana consolidada - centro histórico	Em zona periurbana, em rua de acesso local, reduzido enquadramento urbano apesar de próximo a limite da zona urbana de "Nova Leiria"		Em zona artificializada, espectável de desenvolvimento de equipamentos		Pouca inserção urbana, efeito barreira das vias rodoviárias em volta
Equipamentos e serviços públicos a 500 metros de distância	• Loja do cidadão • Mercados e vários outros serviços nesta zona da cidade	• Estádio municipal • Piscinas municipais	• Estádio municipal • Piscinas municipais • Mercado municipal	• Estádio municipal • Piscinas municipais • Mercado municipal		• Escola Sec. Francisco Rodrigues Lobo • Esc. Básica D. Dinis • ESECS (IPL)
Proximidade a zonas de emprego	Comércio e serviços nesta zona central da cidade	Proximidade de unidades industriais (Cerâmica do Liz e PSAplast), Hotel Tryp, e algum comércio de rua no Arrabalde da Ponte		Proximidade ao edifício do NERLEI, alguma proximidade à zona com comércio e serviços junto do Mercado Municipal		Próxima do "Lis Shopping" com relevante concentração de comércio.

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

1. Integração na malha urbana e usos do solo

Equipamentos		a 7 minutos a pé (450 m)						a 15 minutos a pé (900m)					
		CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
			A1	A2	B1	B2			A1	A2	B1	B2	
Loja do cidadão		✓				✓		✓				✓	
Estádio e piscinas					✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	
Mercado municipal		✓			✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	
Saúde	Hospital D. Manuel de Aguiar	✓						✓				✓	
	Centro Hospitalar S. Francisco										✓	✓	
	Centro de Saúde Dr. Gorjão H.												✓
Educação	IP Leiria - ESECS						✓						✓
	IP Leiria - Campus 2. ESTG/ESS						✓						✓
	ES Domingos Sequeira							✓			✓	✓	✓
	ES Francisco Rodrigues Lobo						✓						✓
	EB D. Dinis						✓						✓
	Colégio N. Sra. de Fátima										✓	✓	
	Orfeão de Leiria										✓	✓	
LeiriaShopping													✓

TIS

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Relativamente às acessibilidades proporcionadas por cada localização alternativa há vários aspetos a avaliar, nomeadamente:

- **Acessibilidade em transporte público** rodoviário:
  - Acesso pela rede urbana existente (Mobilis) à nova CCT;
  - Acesso pela rede de interurbanas existente à nova CCT;
  - Implicações de alteração das redes urbana e interurbana para as novas localizações;
- **Acesso à Estação Ferroviária**, desde a CCT

  É de notar que a importância da ligação à estação Ferroviária irá aumentar consideravelmente no futuro, se considerarmos a concretização do projeto de Alta Velocidade e a consideração de uma estação em Leiria.
- **Acesso à rede rodoviária**:
  - Inserção da alternativa na rede rodoviária existente, assim como a sua proximidade à rede estruturante;
  - Condições físicas e condições de circulação atuais nas vias de acesso a cada localização
- **Acesso dos autocarros dos serviços expressos** e interurbanos que usam a CCT, na facilidade de acesso das rotas de longo curso;
- **Acessibilidade ciclável**

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Relativamente à **acessibilidade em transporte público** rodoviário analisou-se, primeiramente, a existência de serviços da rede TP urbana, a rede Mobilis, em cada uma das localizações, apresentando-se o resultado na tabela anexa.

Considerou-se que é assegurado o acesso ao serviço sempre que existe uma paragem a 200 metros, ou menos, da localização alternativa (ou se for possível considerar a criação de uma nova paragem na linha já existente).

Pela análise da tabela, é possível perceber que, das alternativas consideradas, a Alternativa B2 é aquela que, atualmente, é melhor servida pela rede Mobilis, sendo seguida pela Alternativa C, mas já com muito menor cobertura.

Com serviço das linhas da rede Mobilis?

	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1*	A2	B1	B2	
Linha 1	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Linha 2	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Linha 3 (Ida)	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Linha 3 (Volta)	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Linha 4 (Ida)	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Linha 4 (Volta)	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Linha 5 (Ida)	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Linha 5 (Volta)	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Linha 6 (Ida)	✓	✗	✗	✗	✗	✓
Linha 6 (Volta)	✓	✗	✗	✗	✓	✓
Linha 7	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Linha 8	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Linha 9	✓	✗	✗	✗	✓	✓
TOTAL:	13	2	2	2	9	5

*Considerando o acesso pedonal pela Rua do Arrabalde da Ponte

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Transpondo a existência do serviço em nº de frequências diárias dessas linhas, é possível conseguir uma ordem de grandeza do nível de serviço proporcionado a cada localização, pela rede atual.

Esta análise confirma a Alternativa B2 como aquela que apresenta um maior nº de circulações diárias (na ordem das 140), um valor aproximado das 175 frequências diárias da CCT atual.

Destaca-se, ainda, a Alternativa C com cerca de 90 circulações diárias.

Nº de serviços diários das linhas da rede Mobilis
(dia útil)

	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1*	A2	B1	B2	
Linha 1	31	31	31	31	31	31
Linha 2	27	27	27	27	27	27
Linha 3 (Ida)	14	0	0	0	14	0
Linha 3 (Volta)	14	0	0	0	14	0
Linha 4 (Ida)	10	0	0	0	0	0
Linha 4 (Volta)	10	0	0	0	10	0
Linha 5 (Ida)	12	0	0	0	12	0
Linha 5 (Volta)	12	0	0	0	12	0
Linha 6 (Ida)	9	0	0	0	0	9
Linha 6 (Volta)	10	0	0	0	10	10
Linha 7	10	0	0	0	0	0
Linha 8	4	0	0	0	0	0
Linha 9	12	0	0	0	12	12
TOTAL:	175	58	58	58	142	89

*Considerando o acesso pedonal pela Rua do Arrabalde da Ponte

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Será relevante **analisar a facilidade de adaptação dos percursos da rede MOBILIS a cada uma das localizações em análise**. Para tal, avaliou-se quais as linhas que poderiam passar a servir cada alternativa, assumindo uma mudança de percurso que aumente, no máximo, 1,0 km ao percurso atual.

Assim, apresenta-se na tabela anexa, os serviços em cada localização, acrescidos dos que podem passar a ter serviço, com as adaptações referidas. Estas são assinaladas pelas células com fundo a verde.

É possível observar que as localizações que mais beneficiam com esta mudança são as alternativas A2, B1 e B2, sendo que, neste cenário, a B2 se aproxima da cobertura proporcionada pela CCT.

De notar que, tanto a localização A1 como a C, não beneficiam de um aumento de cobertura segundo este critério.

Com serviço das linhas da rede Mobilis?
(com mudança até 1,0 km no percurso)

	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1*	A2	B1	B2	
Linha 1	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Linha 2	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Linha 3 (Ida)	✓	✗	✓	✓	✓	✗
Linha 3 (Volta)	✓	✗	✓	✓	✓	✗
Linha 4 (Ida)	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Linha 4 (Volta)	✓	✗	✗	✓	✓	✗
Linha 5 (Ida)	✓	✗	✓	✓	✓	✗
Linha 5 (Volta)	✓	✗	✓	✓	✓	✗
Linha 6 (Ida)	✓	✗	✗	✗	✓	✓
Linha 6 (Volta)	✓	✗	✗	✓	✓	✓
Linha 7	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Linha 8	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Linha 9	✓	✗	✗	✓	✓	✓
TOTAL:	13	2	2 + 4	2 + 7	9 + 4	5

*Considerando o acesso pedonal pela Rua do Arrabalde da Ponte

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Da mesma forma, transpondo a cobertura das linhas em número de circulações em dia útil (vide tabela anexa), é possível perceber o nº de circulações que garantem a oferta a cada uma das alternativas de localização.

Da tabela, observa-se que, com pequenos ajustes nos percursos atuais, a rede Mobilis consegue oferecer à alternativa B2, o mesmo tipo de oferta que existe atualmente na Estação Rodoviária de Leiria.

Da mesma forma, será possível proceder às adaptações necessárias para assegurar um boa oferta à alternativa de localização B1.

Nº de serviço diários das linhas da rede Mobilis
(dia útil) (com mudança até 1,0 km no percurso)

	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1*	A2	B1	B2	
Linha 1	31	31	31	31	31	31
Linha 2	27	27	27	27	27	27
Linha 3 (Ida)	14	0	14	14	14	0
Linha 3 (Volta)	14	0	14	14	14	0
Linha 4 (Ida)	10	0	0	0	10	0
Linha 4 (Volta)	10	0	0	10	10	0
Linha 5 (Ida)	12	0	12	12	12	0
Linha 5 (Volta)	12	0	12	12	12	0
Linha 6 (Ida)	9	0	0	0	9	9
Linha 6 (Volta)	10	0	0	10	10	10
Linha 7	10	0	0	0	10	0
Linha 8	4	0	0	0	4	0
Linha 9	12	0	0	12	12	12
TOTAL:	175	58	58 + 52	58 + 84	142 + 33	89

*Considerando o acesso pedonal pela Rua do Arrabalde da Ponte

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Relativamente à **acessibilidade em transporte público** será de analisar a cobertura atual pela rede de carreiras **interurbanas** em cada alternativa de localização.

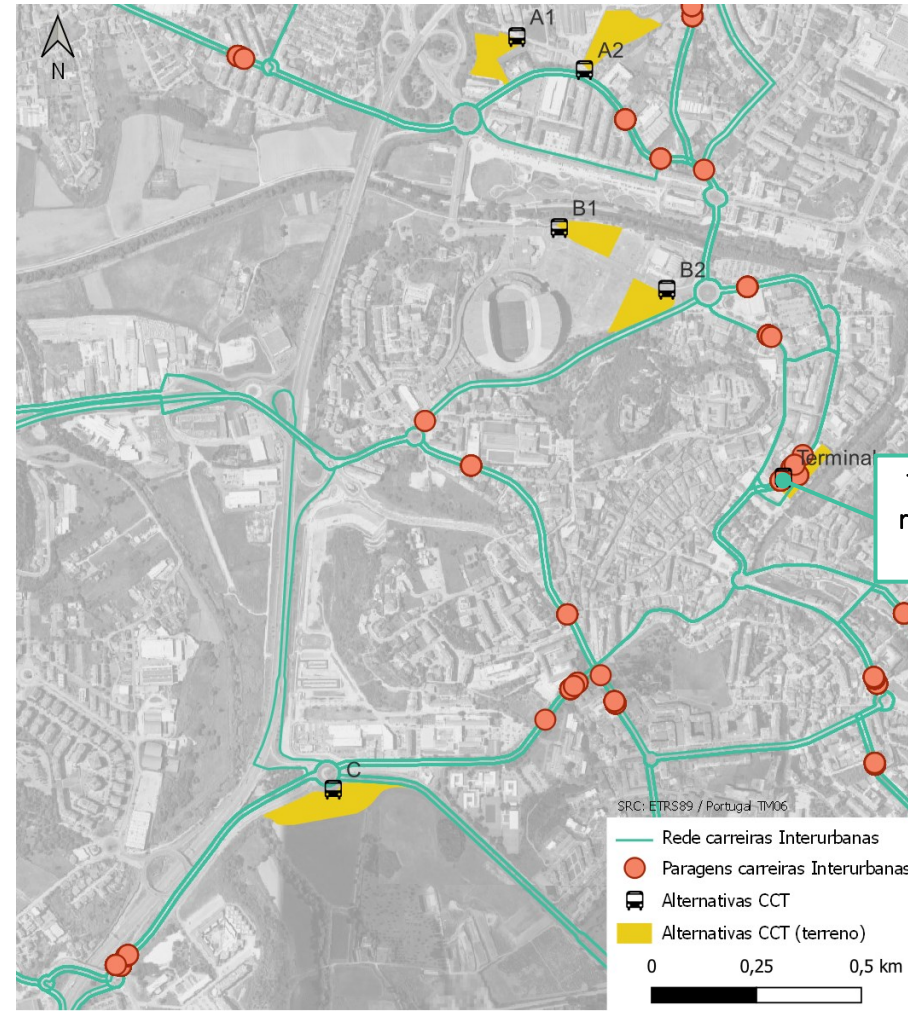
Da imagem ao lado é possível observar que a atual rede tem serviços com percursos que passam junto às alternativas de localização A (Rua do Arrabalde da Ponte), junto à B2, as que passam na rotunda do estádio, e junto a localização C as que passam na rotunda D. Dinis.

Na tabela apresenta-se o nível de serviço que é assegurado a cada uma das alternativas de localização pelas carreiras interurbanas*. Destaca-se a alternativa B2 tanto em nº de carreiras como em nº de frequências diárias.

Serviço das carreiras interurbanas junto a casa localização (dia útil):

	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
	A1**	A2	B1	B2	
Nº de carreiras	11	11	0	13	6
Serviço em nº de frequências	49	49	0	71	14

*fonte: http://www.rodoviariadolis.pt/interurbanas/ **Considerando o acesso pedonal pela Rua do Arrabalde da Ponte



Terminal rodoviário atual

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

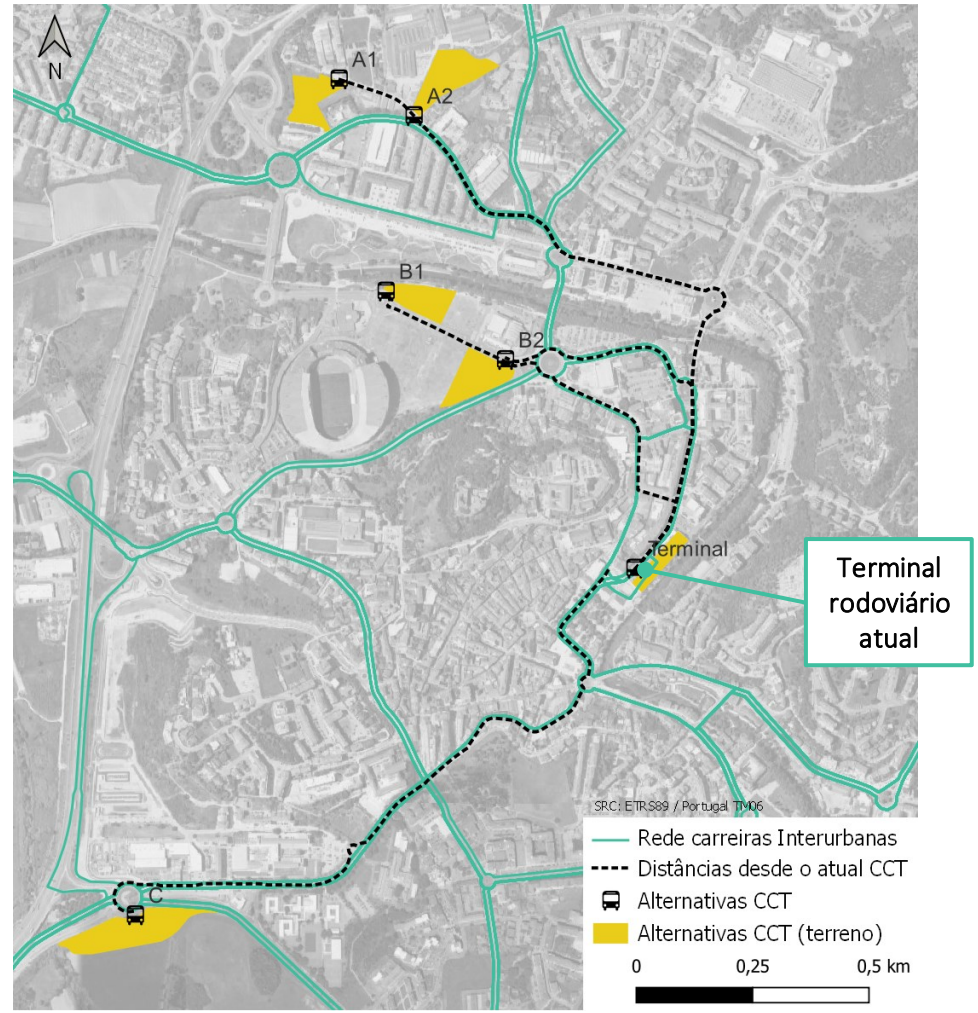
2. Acessibilidades proporcionadas

Uma das consequências da mudança do local da CCT será a necessidade de **adaptação das linhas de transporte público rodoviário ao novo local**. Na tabela abaixo apresenta-se o valor da distância à CCT existente, que se toma como um indicador global para a adaptação das linhas TP (urbanas e interurbanas). Na imagem anexa apresenta-se uma representação gráfica das distâncias.

Pela análise, conclui-se que as alternativas que são menos penalizadoras são a B1 e B2, com destaque para a B2. Também se confirma a alternativa C como a mais excêntrica em relação ao centro da cidade.

Distâncias à atual CCT (Terminal Rodoviário) (metros)

Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
A1	A2	B1	B2	
1 610	1 430	1 070	810	2 130



III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Para a **localização da CCT deverá ser tida em consideração a sua relação com a Estação Ferroviária de Leiria**. Isto é ainda mais relevante com a possibilidade da rede de Alta Velocidade vir a servir Leiria no futuro. Deste modo, avaliou-se: i) a existência de serviços urbanos (Mobilis) entre a estação e cada um dos locais alternativos de localização, ii) as distâncias da estação a cada uma das localizações e iii) a facilidade de adaptação da rede de TPR para ser garantido a ligação entre cada uma das localizações e a estação ferroviária, a CCT e o centro da cidade. A tabela seguinte sistematiza essa análise.

Acesso à Estação Ferroviária de Leiria	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1	A2	B1	B2	
Ligação direta em TP urbano à estação ferroviária	Sim	Sim		Sim		Sim
Distância à estação ferroviária	2 700m	1 840m	1 660m	1 820m	2 090m	3 640m
Facilidade de adaptação da rede TPR para promover a ligação entre a Estação, o CCT e o centro	-	Condicionada por todos os percursos terem de passar na R. do Arrabalde da Ponte		Em eixo que poderá garantir maior viabilidade nesta ligação de grande frequência		Ligação condicionada pela distância e sinuosidade percursos

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Relativamente à **acessibilidade rodoviária** de cada alternativa, analisou-se qualitativamente o enquadramento global do acesso à rede, assim como a verificação de qual o nível hierárquico da via de acesso segundo o PDM, assim como a distância desde o acesso até aos dois níveis mais altos de hierarquia viária.

Acesso à rede rodoviária	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1	A2	B1	B2	
Enquadramento do acesso à rede rodoviária estruturante (regional)	Acesso condicionado pela localização junto ao centro histórico	Proximidade à rotunda das Almoinhas, junto ao nó de ligação do IC2 e EN109		Proximidade à rotunda das Almoinhas, junto ao nó de ligação do IC2 e EN109		Rotunda D.Dinis com acesso ao IC2/A19 e à Av. da Comunidade Europeia (circular interna sul / ligação à zona este da cidade)
Hierarquia funcional da estrada de acesso à alternativa (PDM de Leiria):	Nível III - Rede de Distribuição Secundária	Via local não classificada		Nível III - Rede de Distribuição Secundária		Nível II - Rede de Distribuição Principal
Distância à Rede de Distribuição Principal (Nível II)	600m	400m	600m	500m	800m	0
Distância à Rede Estruturante (Nível I)	1 800m	700m	900m	900m	1 200m	300m

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Dentro deste enquadramento, procedeu-se também a classificações qualitativas tanto das condições físicas da via e arruamentos de acesso à alternativa para a CCT, assim como das condições de circulação.

Acesso à rede rodoviária	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1	A2	B1	B2	
Condições físicas nas vias de acesso ao terminal	Boas condições	Más condições - necessidade de requalificação da via		Boas condições		Boas condições
Condições de circulação nas vias de acesso ao terminal	Dificuldades de acesso devido ao congestionamento na envolvente	Sem condições de circulação devido às fracas condições físicas da via e sem interseção de acesso com a Rua do Arrabalde da Ponte		Boas condições de circulação, com redundância de acessos pela Av. Bernardo Pimenta		Boas condições de acesso, podendo existir algum congestionamento nas horas de ponta

Para além destes aspetos, nas vias de acesso às várias localizações podem ocorrer situações recorrente de obstrução das vias, como é o caso do fecho da Av. Bernardo Pimenta, junto às alternativas B. No caso do acesso à alternativa B1 ser diretamente pela rotunda do Nerlei, esta situação não se coloca. No caso do acesso à alternativa B2, o funcionamento do terminal poderá ser assegurado, se for prevista a possibilidade de viragem à esquerda (vindo da rotunda do Estádio), de uso apenas em caso de fecho da avenida, sendo que no restante tempo terá um obstáculo removível.

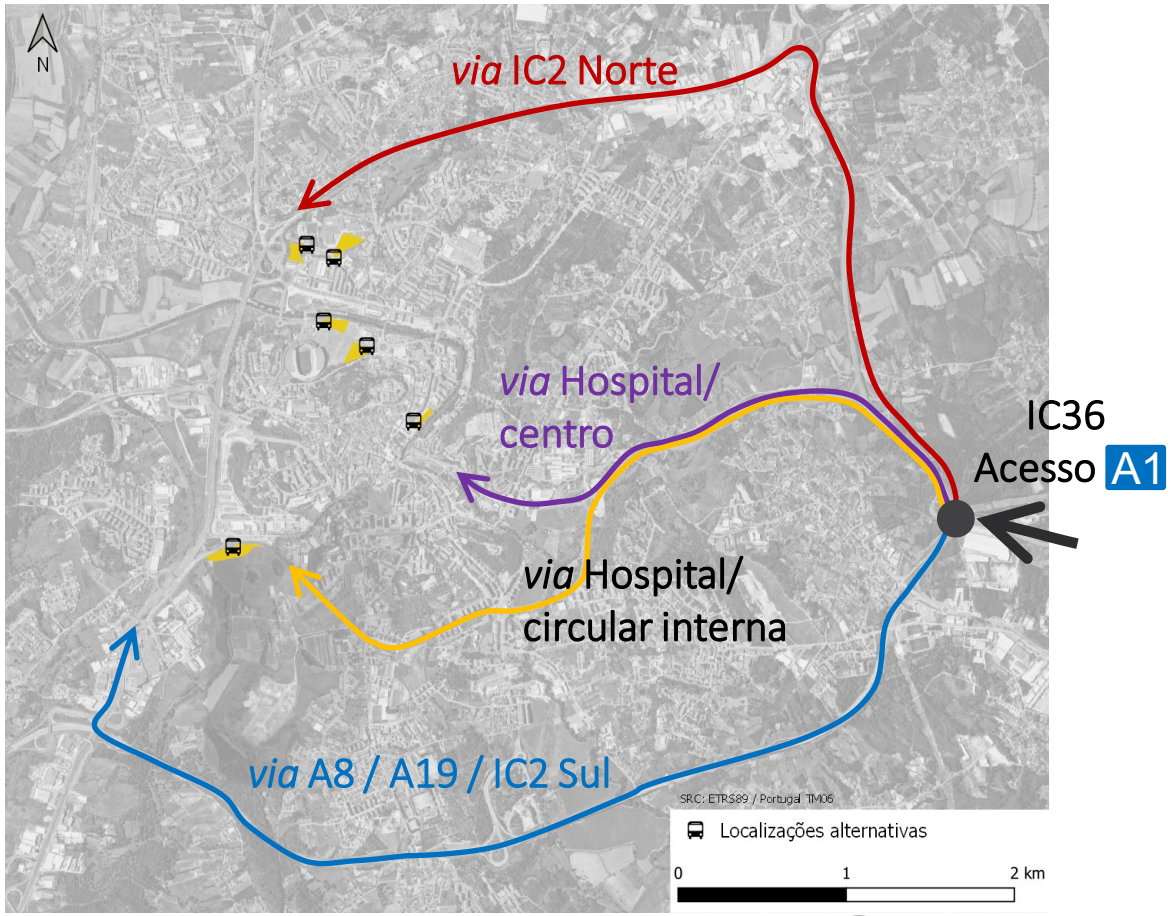
III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

Uma das questões fundamentais do funcionamento da CCT é a **circulação dos autocarros dos serviços Expresso na cidade**, que se pretende diminuir.

Sendo que a maioria dos serviços procede da autoestrada A1, identificaram-se os possíveis trajetos entre a A1 e a zona central da cidade que se esquematizam na figura ao lado. Os trajetos identificados foram:

- ***via* IC2 Norte**: Acesso A1 pela circular oriental, ligando ao IC2 nos Andrinos, chegando ao centro da cidade por Norte;
- ***via* Hospital/centro**: Acesso A1 pelo eixo rotunda do Hospital / Rua de Sto. André, chegando ao centro pela Rua de Tomar;
- ***via* Hospital/circular interna**: Acesso A1 pelo eixo rotunda do Hospital / Av. da Comunidade Europeia (circular interna);
- ***via* A8/A19/IC2 Sul**: Acesso A1 pela A8/IC36, chegando depois à cidade por sul pela A19/IC2;



III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

A análise informação disponível permite inferir que a maioria dos atuais serviços expresso usam, na prática, o percurso *via* Hospital/centro.

Analisando a tabela de distâncias e tempos associados a cada trajeto, entende-se que seja mais vantajoso para o operador, tanto em termos de km percorridos como em tempo, de usar o percurso pelo centro de Leiria. A isto acresce o facto de todos os outros trajetos terem, pelo menos, uma grande subida, passível de um maior consumo de combustível.

Será de realçar que, para as alternativas A e B, o trajeto pelo centro da cidade continua a ser mais vantajoso, pelo que deverão ser realizados esforços para evitar que este seja o escolhido pelos autocarros expresso. Isto poderá acontecer por mudanças na infraestrutura, por negociação com os operadores, ou pela conjugação dos dois.

Trajetos preferenciais (sem passar pelo centro)

Distâncias[1] das alternativas de trajeto	CCT atual		Alternativas A e B[2]		Alternativa C	
	Km	min.	Km	min.	Km	min.
via IC2 Norte	9,0	11	7,8	8	9,8	9
via Hospital/centro	6,5	9	5,9	8	N.C.	N.C
via Hospital/circular interna	8,6	12	8,1	9	6,1	7
via A8[3]/A19/IC2 Sul	11,4	12	10,9	8	9,0	7

[1] Média dos trajetos nos dois sentidos (quando diferem)

[3] Trajeto com portagens

[2] Considerado o ponto médio da Av. 22 de Maio como a mesma referência para as alternativas A e B

N.C : Percurso não considerado como uma opção para esta alternativa

Da análise da tabela comparativa é ainda possível perceber que, excluindo o trajeto pelo centro, a hipótese mais favorável será o trajeto realizado pelo IC2 Norte para as alternativas A e B, e o trajeto pelo Hospital e circular interna para a alternativa C. Para as localizações A e B, o trajeto pela circular interna também se coloca como hipótese competitiva.

A hipótese de acesso via A8 e IC2 Sul será a menos competitiva, mas a sua existência trará uma redundância positiva de opções para os operadores, sem terem de usar o centro da cidade de Leiria.

TIS

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

2. Acessibilidades proporcionadas

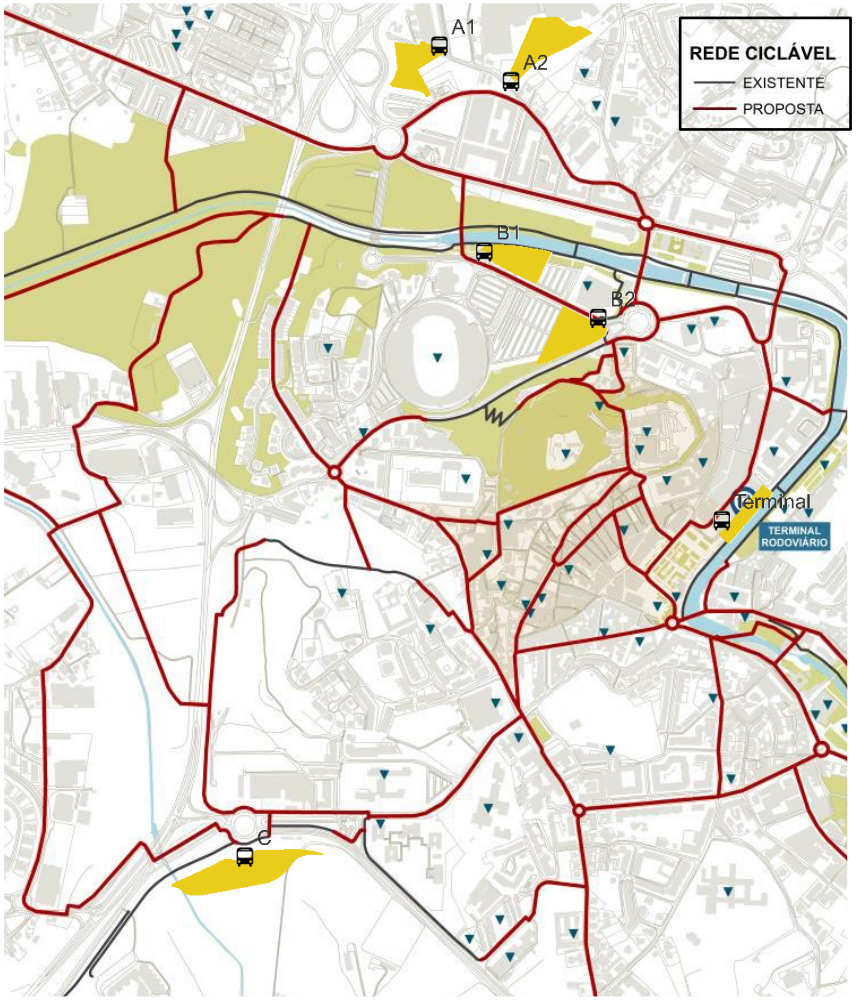
Relativamente ao **acesso à rede ciclável** avaliou-se a proximidade de cada localização à rede ciclável (existente e prevista).

As alternativas B1, B2 e C estão junto a infraestrutura ciclável já existente, enquanto a alternativa A2 situa-se junto à rede ciclável proposta, segundo o indicado no Plano Estratégico de Mobilidade e Transportes de Leiria (2015), como se apresenta no esquema ao lado.

No quadro seguinte sintetiza-se a avaliação de cada uma das alternativas de localização face à proximidade á rede ciclável.

	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1	A2	B1	B2	
Junto à rede ciclável	Sim	Não	Não*	Sim		Sim

*está prevista rede ciclável junto a esta localização



Rede Ciclável e prevista da cidade de Leiria com alternativas para a nova CCT

Fonte: Plano Estratégico de Mobilidade e Transportes de Leiria, com tratamento TIS

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

3. Capacidade oferecida

Outro dos aspetos que importa ter em consideração diz respeito à disponibilidade de espaço para a implantação da interface, tendo como referencial o perímetro atualmente ocupado atualmente pela Estação rodoviária atual, bem como à disponibilidade de espaço de estacionamento de apoio para a média/longa duração, *kiss & ride* e praça de táxis.

Na tabela seguinte resume-se a avaliação de cada um destes elementos de avaliação, sendo possível verificar que as alternativas B1 e B2 são aquelas que se apresentam como mais interessantes.

	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1	A2	B1	B2	
Área bruta disponível (m²)	4 480 m²	8 170 m²	11 490 m²	7 780 m²	9 800 m²	16 360 m²
Oferta de estacionamento na proximidade	Oferta de estacionamento pelos parques privados na envolvente	Inexistência de estacionamento junto do terreno ou na envolvente		Ampla oferta de estacionamento na zona desportiva		Alguma oferta de estacionamento na envolvente (parque entre a R. Dr. João Soares e a Av. da Comunidade Europeia)
	●●	●	●	●●●	●●●	●●
Necessidade de construção de parque de estacionamento no terreno identificado	-	Sim		Não		Sim

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

4. Viabilidade económica e possíveis constrangimentos regulamentares

Neste ponto procura-se avaliar as diferentes dimensões que concorrem para definir a viabilidade económica do projeto, nomeadamente, a propriedade do terreno (público ou privado), a necessidade de considerar novas acessibilidades e/ou promover a regularização do terreno e as eventuais limitações que, do ponto de vista legal ou económico possam onerar o investimento do município na construção da nova CCT.

Tendo em consideração as dimensões de análise e considerando apenas uma perspetiva qualitativa é possível concluir que as alternativas B1 e B2 são aquelas que se apresentam como mais interessantes.

	CCT atual	Alternativa A		Alternativa B		Alternativa C
		A1	A2	B1	B2	
Propriedade do terreno	Privado	Privado		Público (CML)		Público (CML)
Necessidade de construções adicionais em cada alternativa	-	Sim	Sim	Não		Sim
	-	• Beneficiação de toda a Rua Manuel S. Maia (~300m); • Construção de nova interseção com a Rua do Arrabalde da Ponte;	• Construção de nova interseção com a Rua do Arrabalde da Ponte;	-		• Aterro em toda a área a construir, com a profundidade de ~1 m;
Constrangimentos à construção	-	Diferenças de cotas no entroncamento, torna difícil a construção de uma nova interseção neste local (necessidade de adquirir também terreno adjacente)		-		Terreno parcialmente inserido em REN – Avaliação ambiental poderá atrasar o processo de construção da nova CCT

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

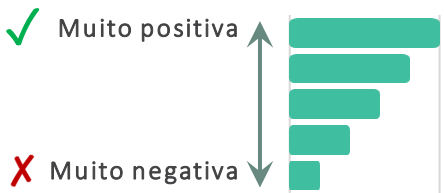
Este capítulo abordou a avaliação das alternativas de localização da CCT, tendo em consideração as 4 dimensões de análise referidas inicialmente, respetivamente:

- Integração na malha urbana;
- Acessibilidades proporcionadas;
- Capacidade Oferecida;
- Viabilidade Económica.

Na tabela apresentada na página seguinte sintetiza-se a avaliação das alternativas, considerando uma escala qualitativa e que tem como objetivo apoiar a CML a tomar uma decisão mais informada sobre a localização que melhor serve os interesses da cidade e da população de Leiria.

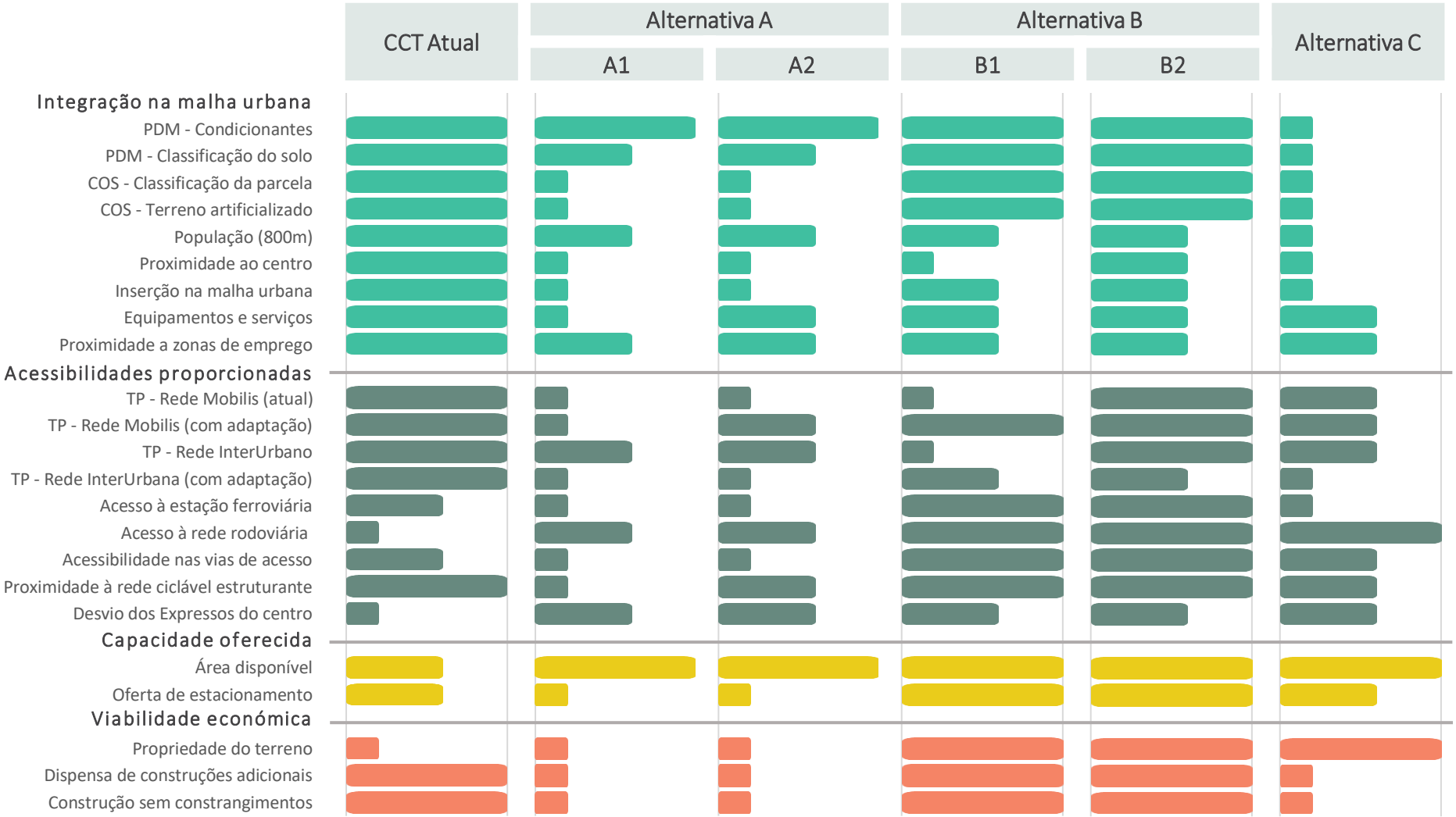
Esta análise inclui a atual CCT (Estação Rodoviária de Leiria), de modo a enquadrar os benefícios e limitações (no curto prazo) associados à mudança de localização da interface.

Foi adotada uma escala de avaliação baseada em 5 níveis, mas dos quais se utilizam as classificações extremas (1, 3 e 5) para aumentar o contraste das opções. Esta escala é apresentada em seguida:



Relembra-se que esta avaliação considera as diferentes dimensões de análise e respetivos indicadores, sem se estar a definir que um determinado item é mais importante do que outro, mas como de uma maneira geral, os resultados dos diversos indicadores são consistentes entre si, pode-se considerar que esta questão não é limitadora da reflexão realizada em seguida.

III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA



III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

Para a generalidade das dimensões de análise verifica-se que as **alternativas B1 e B2 são aquelas que apresentam melhores resultados.**

No que respeita à **integração na malha urbana**, as alternativas B1 e B2 permitem considerar que já existe, atualmente, uma boa uma adequação entre o uso previsto e aquilo que é a classificação do PDM e da COS, o que pode ser um importante fator para garantir que o projeto avança no menor espaço de tempo.

A avaliação do nível de cobertura populacional, emprego e equipamentos públicos tem em consideração a ocupação atual, sendo que os planos de desenvolvimento urbanísticos futuros podem vir a atenuar a menor redução de cobertura verificada no curto-médio prazo. Mesmo para estes, as alternativas B1 e B2 são aquelas que se apresentam como mais interessantes.

No que respeita **às acessibilidades proporcionadas nos vários modos de transporte, mantém-se a relevância das opções B1 e B2**, as quais se destacam relativamente às restantes alternativas de localização.

Refira-se que quando se considera a **adaptação da rede Mobilis e dos percursos realizados pela rede interurbana e serviços Expressos**, os resultados **da alternativa B1 passam a ser muito equivalentes aos verificados na alternativa B2**.

Qualquer uma das localizações estudadas parece garantir a existência de área suficiente para a implantação da nova CCT e dos respetivos acessos, sendo que esta não é uma variável de diferenciação entre alternativas de localização.

Pelo contrário, a **disponibilidade de estacionamento de apoio favorece as alternativas B1 e B2**, ainda que seja necessário considerar a introdução de ajustes no espaço ocupado pelas feiras do Levante e de Leiria. Nesse caso, a **opção B1 permite uma maior facilidade de adaptação destes eventos a esta nova ocupação urbana** porque está "encostada" aos limites da área utilizada e o controle do perímetro das feiras pode assumir os limites da Av. Bernardo Pimenta.

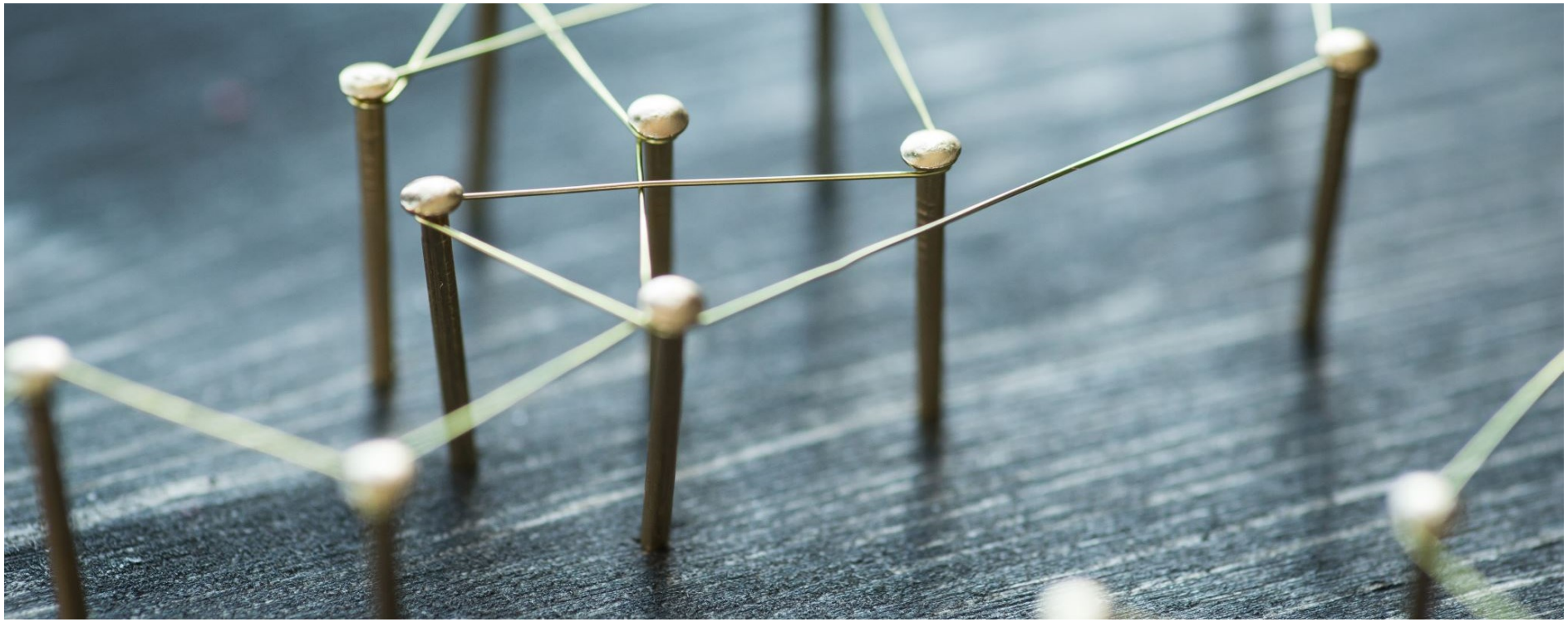
III. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DA NOVA CCT DE LEIRIA

Do ponto de **vista da viabilidade económica, importa referir que as localização B1 e B2, mas também a localização C correspondem a terrenos que estão na posse da CML**, contribuindo por isso para uma redução do investimento necessário para a construção da interface de transportes.

Enquanto as alternativas A e C implicam a consideração de investimentos significativos para a concretização do nova CCT, associados à regularização do terreno em que este se vai implantar e/ou à beneficiação das vias de acesso, **as alternativas B1 e B2 assumem localizações com acessibilidades rodoviárias adequadas e nas quais o terreno está já regularizado,** o que permite considerar uma importante poupança nos custos de investimento na fase de construção da interface de transporte e uma redução nos tempos necessários para a concretização do projeto.

As diferenças entre as alternativas B1 e B2 são moderadas e podem ser minoradas por via da introdução de medidas de ajuste das soluções. Assim sendo, face ao exposto considera-se ficar demonstrado que as **alternativas de localização B1 e B2 são aquelas que reúnem as melhores condições para que a nova interface tenha sucesso e contribua para a afirmação de Leiria no contexto regional e nacional**.

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO



IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

O modelo institucional de organização e gestão da nova CCT de Leiria pode assumir diversas modalidades, respetivamente:

- Gestão direta por parte da CML;
- Gestão em regime de concessão;
- Gestão em regime de *joint-venture;*
- Parceria público-privada (PPP);
- Gestão sem fins lucrativos.

Cada uma destas modalidades apresentam vantagens e desvantagens que devem ser ponderadas pela autarquia, no sentido de assumir uma escolha mais informada.

A este processo de decisão não pode ser alheio o programa de utilização da CCT (nomeadamente sobre as valências que oferecerá), o qual pode implicar custos e receitas bastante diferenciadas que, influenciam o modelo de organização e gestão para a exploração deste equipamento.

Nas páginas seguintes procura-se sistematizar, de modo muito sintético, cada uma destas modalidades, respetivas vantagens e desvantagens e exemplos de aplicação.

No final do capítulo apresenta-se uma recomendação relativamente à(s) soluções consideradas mais adequadas para proceder ao planeamento e gestão da futura CCT.

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Modelo institucional de organização	Descrição do modelo de organização e gestão	Principais Vantagens	Principais Desvantagens / Limitações	Exemplos
Gestão direta por parte da CML	A autarquia gere a CCT e é responsável pela sua manutenção, operação e gestão	A autarquia pode gerir a interface: ▪ considerando as necessidades das diferentes partes interessadas e promovendo a articulação da interface com outros serviços e equipamentos municipais, ▪ garantindo que a interface serve a estratégia de mobilidade da autarquia, nomeadamente, contribuindo para a redução do congestionamento ou a promoção de uma maior utilização dos modos de transporte sustentáveis.	A autarquia pode: ▪ não ter as competências e/ou os recursos necessários para gerir de modo efetivo a interface de transportes, ▪ priorizar as necessidades dos residentes ou dos comerciantes em detrimento das necessidades dos utilizadores dos transportes públicos	Muitos das interfaces municipais com dimensão equivalente a esta são geridos diretamente pelo município

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Modelo institucional de organização	Descrição do modelo de organização e gestão	Principais Vantagens	Principais Desvantagens / Limitações	Exemplos
Gestão em regime de concessão	▪ A autarquia atribui a concessão a uma empresa de transporte privada, a qual é responsável pela gestão da interface, incluindo a manutenção, operação e gestão ▪ Em contrapartida, esta empresa é compensada através de taxas ou do pagamento de compensações para a sua exploração	▪ A empresa privada tem capacidade para envolver mais recursos e dispor de um maior conhecimento sobre a correta gestão de uma interface de transporte ▪ O privado é incentivado a gerir a interface de forma eficiente e eficaz, uma vez que as receitas dependem da correta gestão deste espaço ▪ Maior capacidade dos privados em introduzir adaptações ou ajustes porque não está constrangido pelos procedimentos da contratação pública	▪ O privado pode dar prioridade aos seus próprios interesses em detrimento das necessidades sentidas pelos outros atores (e.g., utilizadores de transportes públicos, residentes locais ou outras empresas privadas) ▪ O valor a pagar pela concessão ou o custo para os operadores de transporte que utilizam a interface (se não forem reguladas à priori) podem ser demasiado elevados (se não for controlado à priori pela CML), aumentando os custos para a autarquia e/ou operadores que utilizam o espaço	Gare do Oriente Estação intermodal de Cascais Terminal Intermodal do Algarve Garagem Atlântico no Porto

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Modelo institucional de organização	Descrição do modelo de organização e gestão	Principais Vantagens	Principais Desvantagens / Limitações	Exemplos
Gestão em regime de *joint-venture*	▪ A autarquia assume uma *joint-venture* com uma empresa privada para gerir a interface ▪ Neste modelo, a autarquia e o privado partilham a responsabilidade pela gestão da CCT (incluindo a manutenção, operação e gestão), partilhando as receitas	▪ Permite a partilha de recursos como sejam o capital, os recursos humanos ou a tecnologia, o que pode reduzir os custos e aumentar a eficiência ▪ As partes partilham riscos e perdas potenciais, o que pode mitigar os riscos financeiros de cada um ▪ Promove a complementaridade de competências, o que pode contribuir para aumentar a qualidade dos produtos e serviços oferecidos	▪ Envolve a partilha de responsabilidades de decisão e gestão, o que pode conduzir a conflitos quando as prioridades ou objetivos das duas partes são diferentes. ▪ Exigem a partilha de lucros, os quais podem nem sempre ser equitativos ou justos para as duas partes ▪ Podem existir diferenças culturais entre partes, o que pode levar a desafios de comunicação e gestão devido a diferenças de valores, estilos de trabalho e práticas de trabalho. ▪ Implicam o controle partilhado, o que significa que cada parte tem um controlo limitado sobre o negócio	Interface Intermodal do Aeroporto de Lisboa Terminal Intermodal da Trindade (Porto) Terminal Intermodal de Torres Vedras

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Modelo institucional de organização	Descrição do modelo de organização e gestão	Principais Vantagens	Principais Desvantagens / Limitações	Exemplos
Parceria público-privada (PPP)	Neste modelo o privado assume o compromisso de disponibilizar à CML ou à comunidade uma certa utilidade mensurável, mediante a operação e manutenção de uma obra por ele previamente projetada, financiada e construída. Em contrapartida há uma remuneração periódica paga pela CML e vinculada ao seu desempenho no período de referência.	▪ Oferece à entidade pública o acesso ao conhecimento e recursos do setor privado ▪ Permite a partilha de riscos entre o setor público e privado, reduzindo a carga financeira para ambas as partes ▪ As PPP podem permitir que o projeto seja concretizado de modo mais eficiente porque o privado tem um incentivo adicional para realizar o projeto no prazo e orçamento estabelecido ▪ Podem conduzir a uma melhor qualidade de serviços e de infraestruturas, uma vez que o privado pode ser incentivado a fornecer serviços de maior qualidade para manter a sua reputação e ganhar contratos futuros.	▪ Podem ser bastante complexas e envolver uma série de questões jurídicas, financeiras e técnicas que podem ser difíceis de gerir ▪ As PPP podem ser caras devido aos custos de transação e aos custos de financiamento mais elevados do setor privado ▪ Implicam uma perda de controlo por parte da entidade pública, uma vez que as decisões são tomadas pelo privado ▪ Podem envolver riscos significativos associados a custos muito elevados, atrasos no projeto ou não cumprimento das obrigações por parte do privado	Estação intermodal de Braga Estação Intermodal de Sete Rios Estação Intermodal de Évora

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Modelo institucional de organização	Descrição do modelo de organização e gestão	Principais Vantagens	Principais Desvantagens / Limitações	Exemplos
Gestão por uma entidade sem fins lucrativos	Neste modelo, uma organização sem fins lucrativos é responsável pela gestão da interface. Esta organização é responsável pela manutenção, operação e gestão, e é compensada através de doações ou subsídios governamentais.	▪ Foco na comunidade, garantindo que os interesses dos passageiros e dos residentes locais são considerados como prioritários e potencia um maior alinhamento com os objetivos do município ▪ Maior confiança por parte da população neste tipo de entidades ▪ Maior participação e envolvimento das partes interessadas ▪ Redução dos custos, uma vez que estas são, frequentemente elegíveis para aceder a certas isenções e descontos fiscais, o que pode ajudar a reduzir os custos operacionais e aumentar os recursos disponíveis.	▪ Maior instabilidade financeira porque estas entidades nem sempre têm um financiamento consistente ▪ Mais vulneráveis a mudanças no clima económico ou político. ▪ Recursos limitados no que respeita a pessoal, tecnologia e infra-estruturas, o que pode tornar difícil a prestação de serviços de forma eficiente e eficaz ▪ Sujeitas a requisitos legais e regulamentares complexos, que podem ser demorados e dispendiosos de cumprir. ▪ Sujeitas ao escrutínio e responsabilização de múltiplos interessados, o que pode ser difícil de gerir, caso existam conflitos de interesse entre as partes	TML na AML AMP AMAL no Algarve

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Muitas das interfaces que são propriedade dos municípios são geridas diretamente por estes, ainda que existam alguns exemplos de municípios que concessionaram as interfaces por um período de tempo que é variável.

Entre estas destacam-se o seguintes exemplos:

- **Gare do Oriente** (em Lisboa), concessionada à companhia Barraqueiro Transportes, SA por um período de 10 anos, contabilizado a partir de 2016;
- **Garagem Atlântico** (no Porto) também concessionada ao Grupo Barraqueiro SA no período 2018-2028;
- **Terminal Intermodal de Cascais** foi concessionada em 2019 por um período de 10 anos à empresa municipal Cascais Próxima.
- **Estação Intermodal do Algarve** (em Faro), concessionada à companhia EVA Transportes SA por um período de 25 anos, que teve início em 2019.
- Também o **Terminal Rodoviário de Aveiro** foi concessionado no quadro do concurso para a concessão da rede de transportes urbanos que serve a cidade (rede da AveiroBus). Esta concessão foi atribuída à empresa Transdev SA em 2015 e tem um período de vigência de 10 anos.

Em todas estes exemplos, a concessão abrange a operação e manutenção da interface e das áreas comerciais correspondentes.

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

A opção pela *joint-venture* é muito menos generalizada em Portugal e tem sido adotada sobretudo em Interfaces Intermodais de maior complexidade, nos quais a *joint venture* ocorre entre operadores de transporte e/ou gestores de infraestruturas de transporte. São exemplos as joint-venture criadas para gerir:

- Terminal Intermodal do Aeroporto em Lisboa. Esta foi criada pelo Aeroporto de Lisboa e pela CARRIS (Companhia CARRIS de Ferro de Lisboa);
- Terminal Intermodal da Trindade (Porto), a qual envolve o Metro do Porto e a STCP (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto);
- Terminal Intermodal de Torres Vedras, para o qual foi criada uma joint-venture entre a Barraqueiro Transportes e a Mafrense.

Em todas as situações, a *joint-venture* gere as operações diárias, os serviços ao cliente, limpeza e manutenção, bem como as oportunidades comerciais no terminal.

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Existem poucos exemplos de PPP associadas a interfaces de transporte, dos quais se destacam:

- **Estação Intermodal de Braga**. Este projeto foi uma PPP entre a Câmara Municipal de Braga e um consórcio privado liderado pela Bragaparques.
- **Estação Intermodal de Sete Rios**, foi uma PPP entre a CP (Comboios de Portugal) e um consórcio privado liderado pela *Vinci Concessions*.
- **Estação Intermodal de Évora,** foi uma PPP entre o Município de Évora e um consórcio privado liderado pela Ferrovial.

Nos três casos, o objetivo passou pela reconversão de infraestruturas de transportes existentes (uma estação de autocarros em Braga, estações ferroviárias em Sete Rios e em Évora), procedendo à sua modernização e expansão.

Neste modelo, os consórcio privados foram responsáveis pela conceção, construção e financiamento do projeto, enquanto as entidades públicas forneceram a infraestrutura base (antes da intervenção), o financiamento público e a supervisão.

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Em Portugal, existem várias organizações sem fins lucrativos que estão envolvidas na gestão de interfaces de transportes públicos. Entre estas destacam-se:

- Autoridade de Transportes da Área Metropolitana de Lisboa (AML);
- Autoridade de Transportes da Área Metropolitana do Porto (AMP);
- AMAL que é responsável pelos transportes públicos na Região do Algarve.

Cada uma destas entidades públicas são responsáveis pelo planeamento, regulação e coordenação dos serviços de transporte público nas áreas geográficas respetivas, incluindo nas suas competências a gestão das interfaces de transporte.

São financiadas pelas contribuições dos municípios que integram a área geográfica correspondente.

No caso de Leiria, esta modalidade de gestão por uma entidade sem fins lucrativos poderia ser assumida pela Comunidade Intermunicipal Municipal de Leiria, mas é de admitir que, no curto prazo, esta entidade não tenha capacidade de assumir este tipo de competências por falta de recursos técnicos e materiais.

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO | PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES

Tendo em consideração a definição do nível de oferta e o programa funcional descrito anteriormente, é de considerar que o modelo de gestão, operação e manutenção da CCT se traduzirá numa operação relativamente simples para a qual será necessário assegurar:

- O aluguer das áreas a utilizar pelos operadores de transportes e serviços de apoio;
- A limpeza dos espaços utilizados por passageiros e trabalhadores (no interior e exterior do edifício);
- A vigilância e manutenção de segurança no interior da CCT;
- A manutenção ligeira e pesada do equipamento, garantindo o perfeito funcionamento de todos os espaços e valências oferecidas.

Nesse sentido, tendo em consideração, as diferentes modalidades descritas anteriormente, recomenda-se como modelos institucionais de organização e gestão os seguintes:

- **Gestão direta da interface pela CML**, o que permite garantir o pleno controlo do funcionamento da interface de transportes e promover a sua utilização em articulação com outros equipamentos (existentes ou previstos);
- **Concessionar a CCT a um operador de transportes privado,** nomeadamente no quadro de uma próxima concessão do serviço de transportes. Esta foi a opção assumida por Aveiro e, porque a gestão e manutenção da CCT foi enquadrada no âmbito da operação urbana, minimizaram-se os conflitos de interesse (ou existindo, são menos expressivos) relativamente às operações interurbanas e de Serviços Expresso.

IV. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MODELO INSTITUCIONAL DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO PARA EXPLORAÇÃO DESTE EQUIPAMENTO

Na tabela seguinte apresenta-se a análise comparativa das diversas modalidades contratuais, tendo em consideração alguns dos parâmetros de avaliação considerados anteriormente. Com esta análise fundamenta-se as duas opções preconizadas anteriormente e as razões que a fundamentam.

	Gestão direta por parte da CML	Gestão em regime de concessão	Gestão em regime de joint-venture	Parceria público-privada (PPP)	Gestão sem fins lucrativos
Controle dos custos assumidos pela CML	●●●	●●●	●	●	●●●
Capacidade de tomada de decisões por parte da CML	●●●	●●● [*]	●	●	●●
Flexibilidade para afetar mais recursos humanos e/ou materiais	●	●●●	●●●	●●●	●
Nível de complexidade da montagem da operação	●	●	●●●	●●●	●●
Orientação para o interesse dos passageiros / comunidade	●●●	●●●	●	●	●●●

● Baixo ●● Médio ●●● Elevado

[*] Desde que devidamente acautelada em sede de concurso.

V. PROPOSTA BASE PARA A REGULAMENTAÇÃO INTERNA DA NOVA CCT

V. PROPOSTA BASE PARA A REGULAMENTAÇÃO INTERNA

Para a operação da futura Central Coordenadora de Transportes (CCT) de Leiria deverá existir um regulamento interno que defina o seu funcionamento.

Este regulamento é um documento independente do modelo institucional de organização e gestão para exploração, tendo este de ser definido qualquer que seja o modelo de gestão da futura CCT (como desenvolvido no capitulo anterior).

No caso de a CCT ter que ser concessionada, a CML poderá incluir a exigência do cumprimento deste regulamento como parte do caderno de encargos em sede de concurso público para a concessão.

V. PROPOSTA BASE PARA A REGULAMENTAÇÃO INTERNA

A formalização deste regulamento é exigido pelo Decreto-Lei n.º 140-2019, de 18 de setembro, onde no ponto 6 do artigo 12.º (Acesso a interfaces e terminais) é imposto que:

6 — Os operadores de interfaces ou de terminais rodoviários devem publicitar no respetivo sítio na Internet o regulamento de acesso e utilização dos mesmos, contendo pelo menos as seguintes informações:

a) A listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços;

b) As regras de programação da repartição de capacidade;

c) As regras de admissão ao terminal e respetivos serviços.

Neste contexto, um dos principais objetivos deste regulamento é estabelecer, de forma clara e transparente, as regras e procedimentos no acesso e utilização do terminal pelos vários operadores de transporte público.

Para além destas prescrições, expande-se, de certa forma, o alcance do regulamento, prevendo a forma de atuar, ou forma processual, de outras atividades, como sejam a conduta dos trabalhadores, assim como vários aspetos da interação dos utentes utilizadores do Terminal.

Assim, a proposta base para a regulamentação interna, é a apresentada no Anexo I. Não obstante da objetividade desta, a proposta carecerá de adequação final às características das instalações físicas, serviços e horários da futura CCT, assim como de revisão jurídica, assegurando um bom enquadramento na demais legislação e regulamentação aplicável.

V. PROPOSTA BASE PARA A REGULAMENTAÇÃO INTERNA

A proposta base aqui apresentada conta com 29 artigos que se distribuem em 4 capítulos. Estes apresentam-se aqui de forma resumida.

CAPÍTULO I Disposições Gerais
Artigo 1.º Lei Habilitante
Artigo 2.º Objetivo e âmbito de aplicação
Artigo 3.º Definições
Artigo 4.º Gestão do Terminal
Artigo 5.º Gestor de Terminal

CAPÍTULO II Funcionamento do Terminal
Artigo 6.º Horário
Artigo 7.º Constituição do terminal
Artigo 8.º Admissão de veículos
Artigo 9.º Afetação de cais
Artigo 10.º Estacionamento de veículos
Artigo 11.º Serviços adicionais e especiais
Artigo 12.º Trabalhadores do Terminal
Artigo 13.º Venda de títulos de transporte
Artigo 14.º Informação ao Público
Artigo 15.º Reclamações e Sugestões
Artigo 16.º Situações de urgência

CAPÍTULO III Acesso ao Terminal - Operadores de Serviço(s) Público (s)
Artigo 17.º Acesso ao Terminal
Artigo 18.º Preços
Artigo 19.º Utilização do Terminal pelos Operadores
Artigo 20.º Trabalhadores dos Operadores
Artigo 21.º Prestação de serviços

CAPÍTULO IV Responsabilidade, Fiscalização e Sanções
Artigo 22.º Responsabilidade
Artigo 23.º Fiscalização
Artigo 24.º Incumprimento e Penalidades
Artigo 25.º Competência

CAPÍTULO V Disposições Finais e Transitórias
Artigo 26.º Casos omissos
Artigo 27.º Aceitação do Regulamento
Artigo 28.º Entrada em Vigor, Afixação e Modificação do regulamento
Artigo 29.º Revogação

V. PROPOSTA BASE PARA A REGULAMENTAÇÃO INTERNA

Uma das componentes que deverá constar do regulamento será a tabela de preços dos serviços.

Na tabela anexa apresenta-se uma recolha dos preços praticados em vários terminais de Portugal, sendo possível observar que os valores praticados nos diferentes terminais encontram-se muito próximos entre si.

Para os preços a aplicar no futuro terminal de Leiria, sugere-se valores dentro dos praticados atualmente, com um eventual ajuste nos anos seguintes à entrada em funcionamento.

Terminais de Transporte Público de Passageiros		
Localidade	Serviço	Preço (+ IVA)
Leiria	Até 250 toques/mês	5,00€/toque
	De 251 a 500 toques	3,50€/toque
	Superior a 500 toques	2,50€/toque
Coimbra	Toques Internacionais	5,00€/toque
	Toques Carreiras	4,00€/toque
	Toques Expressos	3,00€/toque
Nazaré	Até 250 toques/mês	5,00€/toque
	De 251 a 500 toques	3,50€/toque
	De 500 a 1000 toques	2,50€/toque
	Superior a 1000 toques	1,00€/toque (a) 1,50€/toque (b)
Tomar	Até 250 toques/mês	5,00€/toque
	De 251 a 500 toques	3,50€/toque
	De 500 a 1000 toques	2,50€/toque
	Superior a 1000 toques	1,00€/toque (a) 1,50€/toque (b)
Fátima	Até 250 toques/mês	5,00€/toque
	De 251 a 500 toques	3,50€/toque
	De 500 a 1000 toques	2,50€/toque
	Superior a 1000 toques	1,00€/toque (a) 1,50€/toque (b)
Lisboa (Sete Rios)	Até 250 toques/mês	5,00€/toque
	De 251 a 500 toques	3,50€/toque
	De 500 a 1000 toques	2,50€/toque
	Superior a 1000 toques	1,00€/toque (a) 1,50€/toque (b)

(a) Dias Úteis (b) Fins-de-semana e Feriados

VI. PRINCIPAIS CONCLUSÕES

VI. PRINCIPAIS CONCLUSÕES

O estudo das 5 alternativas de localização para a nova CCT demonstra que as **alternativas B1 e B2 são aquelas que apresentam uma melhor performance na avaliação das 4 dimensões de análise**, respetivamente: i) integração na malha urbana, ii) acessibilidades proporcionadas, iii) capacidade oferecida e iv) viabilidade económica.

Entre as duas alternativas supramencionadas existem indicadores na quais a alternativa B1 apresenta melhores resultados e noutros em que é a B2 a que se destaca. Por outro lado, ficou demonstrado que podem ser assumidas opções que minimizem os impactes considerados menos positivos e por isso, qualquer uma das alternativas pode ser considerada uma boa escolha, desde que a minimização desses impactes seja acautelada.

A análise das condições atuais de oferta que é proporcionada na Estação Rodoviária de Leiria permitiu o desenvolvimento do programa funcional da interface, a qual se configura como um equipamento de complexidade reduzida.

Por essa razão, a análise das alternativas de modelo institucional para a organização e gestão para exploração deste equipamento aponta como possibilidades mais interessantes, **a exploração direta da interface por parte da CML ou, em alternativa, a concessão destas componentes, enquadrada (ou não) num futuro contrato de operação da rede Mobilis**.

Estas soluções permitem que a CML controle os eventuais custos que sejam necessários suportar e, ao mesmo tempo, defina os padrões em que a exploração da interface é assegurada.

A opção pela concessão apresenta como vantagens uma maior capacidade de afetação de recursos e resposta a contingentes que possam existir ao longo da operação, porque o privado está liberto das restrições impostas pela contratação pública, conseguindo por isso respostas mais ágeis do que aquelas que a CML pode ambicionar assumir.

É, ainda apresentada uma proposta de regulamentação interna para a CCT, a qual deverá ser adaptada tendo em conta a sua configuração final.

Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05) definido no Sistema de Gestão da TIS.pt.

This document was subject to Internal Quality Assurance, following the company's internal procedures (P2/05), as defined in the TIS.PT Management System.

TIS: AV. MARQUÊS DE TOMAR 35, 3DT
1050-153 LISBOA

WWW.TIS.PT