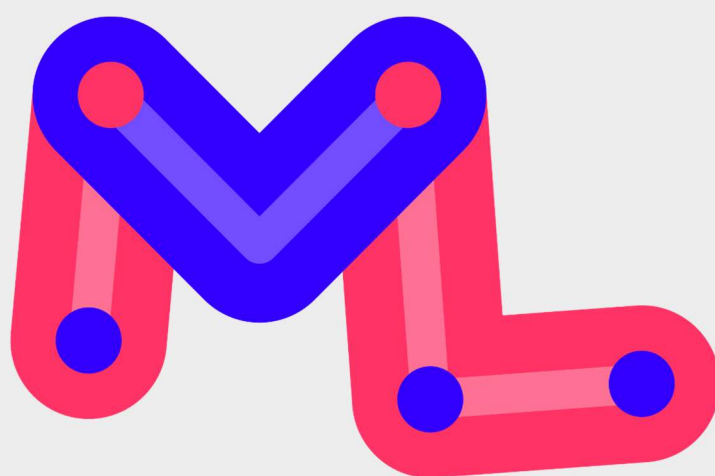




METRO LEIRIA

METRO LIGEIRO DE SUPERFÍCIE



Proposta para Rede de Metro Ligeiro de Superfície de Leiria

O Problema

Leiria tem vindo a crescer em população nas últimas décadas sem que o planeamento de transportes públicos tenha conseguido dar uma resposta efetiva às necessidades dos leirienses. São exemplos desse desenvolvimento novas áreas de elevada densidade populacional que se desenvolveram tais como a Urbanização da Maligueira em Gândara dos Olivais, a Urbanização da Nova Leiria ou a Urbanização de Santa Clara em Parceiros.

	1991	2001	2011	2021	2023
População Residente	102 762	119 319	126 897	128 603	133 795

Fontes: Censos 1991, 2001, 2011, 2021 publicados pelo INE; Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia

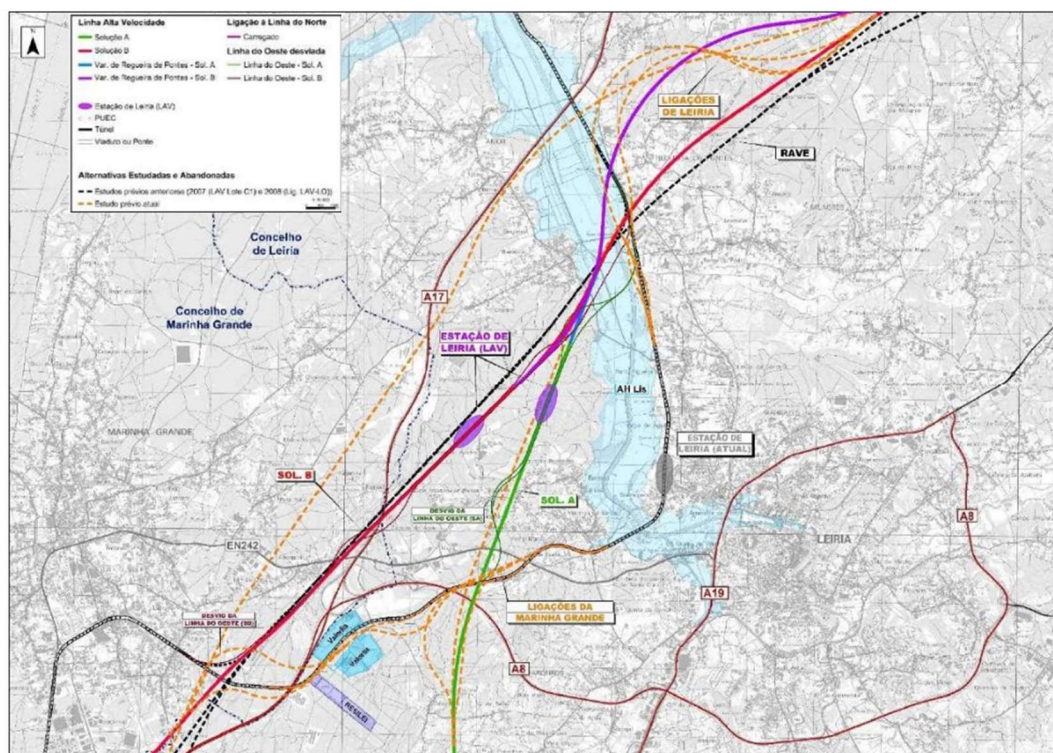
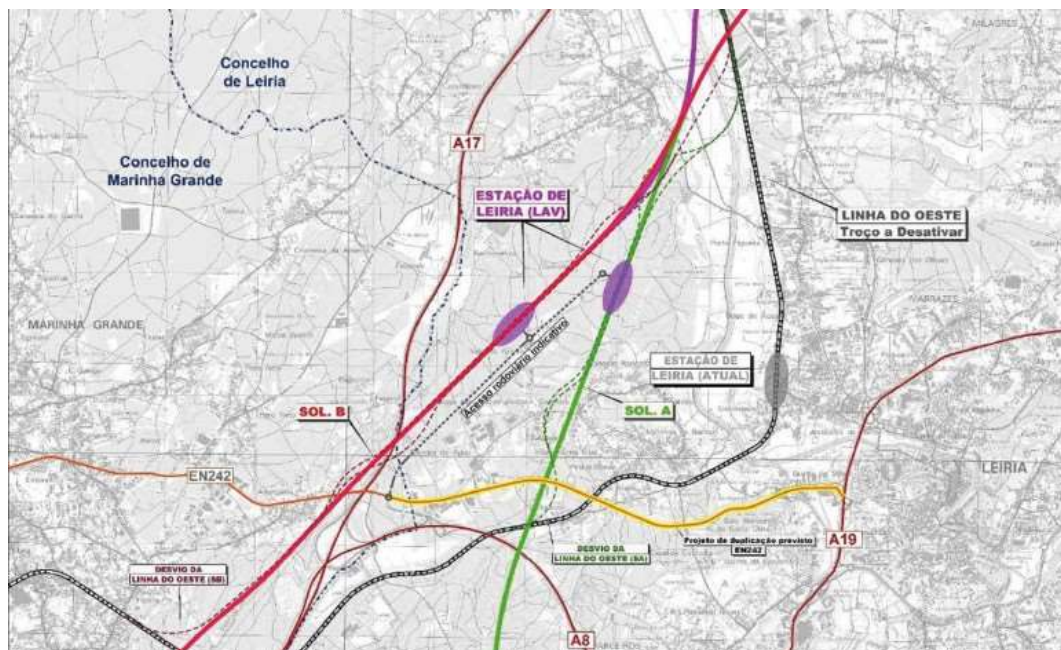
O Mobilis, serviço de transporte coletivo rodoviário urbano contratado pelo Município de Leiria à Rodoviária do Lis (pertencente ao Grupo Barraqueiro), efetuou cerca de 1.000.000 de viagens em 2023. A rede abrange 9 linhas com a utilização de 19 viaturas com 242 paragens. Estão cobertas atualmente 4 freguesias: UF Leiria, Pousos, Barreira e Cortes; UF Marrazes e Barosa; UF Parceiros e Azoia; e Regueira de Pontes onde residem 70.578 habitantes (dados censos 2021) que correspondem a cerca de 55% da população total do concelho e a uma área de cerca de 21% do concelho.

A solução de transporte coletivo rodoviário não tem conseguido retirar trânsito à cidade nem promover a utilização de meios de transporte alternativos por parte dos leirienses, que continuam a privilegiar o uso do automóvel como meio de transporte preferencial para executar as suas viagens pendulares e de lazer.

A Oportunidade

O projeto de alta velocidade no eixo Porto-Lisboa constitui uma oportunidade estratégica de desenvolvimento não só para o concelho de Leiria, mas também para toda a região porque coloca Leiria a cerca de 30 minutos de Lisboa e a cerca de 45 minutos do Porto.

Neste momento, o traçado mais provável da linha de Alta Velocidade é a solução B apresentada abaixo na linha a vermelho (a localização da estação encontra-se assinalada nessa linha na elipse a violeta). Deverá ainda ser considerada a variante de Regueira de Pontes a norte representada na linha a violeta.



Fonte: Estudo de Impacto Ambiental - Troço Linha Alta Velocidade entre Soure e Carregado



Esta opção de traçado irá causar a desativação de parte da linha do Oeste entre Regueira de Pontes e Picassinos (Marinha Grande).

Esta é uma oportunidade para efetuar um planeamento dos sistemas de mobilidade que Leiria não pode deixar de aproveitar por várias razões:

- Vão ser necessárias novas acessibilidades à estação de Alta Velocidade - sob pena de aumentar o trânsito e a pressão rodoviária;
- A cidade de Leiria com a desativação deste troço da linha do Oeste vai passar a ter uma nova conexão ferroviária à cidade da Marinha Grande;
- Os transportes públicos rodoviários por si só não têm conseguido dar resposta às necessidades da população, que continua a privilegiar o uso do automóvel como meio de transporte preferencial;
- A criação de novas infraestruturas rodoviárias e melhoria das infraestruturas rodoviárias existentes para acesso à nova estação são importantes, mas não são suficientes uma vez que as vias de entrada na cidade de Leiria têm limites de capacidade que não são ultrapassáveis.

A Solução -> Um novo Conceito de Mobilidade para Leiria

Leiria é um concelho que deve ambicionar muito mais a nível da mobilidade. É capital de distrito mas em termos de mobilidade está muito aquém das suas pares. Existe uma clara discrepância ao nível da adoção de transportes públicos entre o concelho de Leiria e outros com um sistema de mobilidade digno de uma capital de distrito, no passado e em projetos previstos para o futuro próximo. Essa fraca adoção espelha claramente as deficiências do sistema de mobilidade coletiva que temos.

Um sistema de mobilidade coletiva eficiente, permite libertar pressão das zonas mais densas, melhorando a qualidade de vida nas mesmas, ao mesmo tempo que promove novas centralidades. A utilização de meios de transportes públicos permite também reduzir o impacto ambiental da utilização exclusiva de transporte rodoviário individual.

Depois de analisar os principais pólos habitacionais da cidade de Leiria, a Iniciativa Liberal desenvolveu uma proposta para uma rede de mobilidade baseada em metro ligeiro de superfície (MLS), assente em alguma da infraestrutura já existente como o troço da linha do Oeste a ser desativada, mas também com novas infraestruturas a serem criadas. Este sistema permitirá levar e trazer as pessoas de e para a cidade, promovendo a coesão da zona oeste e a zona norte do concelho, permitindo a sua mobilidade entre alguns dos principais pontos da cidade.



O MLS é um sistema que é utilizado em mais de 50 redes de metro que existem em cidades da Europa. Em Portugal já existem sistemas semelhantes tais como o Metro Sul Tejo e o Metro do Porto, com provas dadas não só enquanto solução de mobilidade cómoda e prática, mas também enquanto elemento seguro e harmonizado com a malha urbana da cidade.

Com este projeto pretende-se devolver a linha ferroviária que tantos anos causou constrangimentos à população em termos de ruído e de sinistralidade dando-lhe agora uma vantagem, com paragens mais frequentes e uma circulação mais segura. Adicionalmente, esta solução permitirá à cidade aproveitar as infraestruturas existentes, no que à linha ferroviária diz respeito, promovendo o seu reaproveitamento, eliminando assim os custos associados à sua desativação, dando-lhe uma nova vida: Mais próxima, mais útil para os Leirienses!

Este projeto destina-se a criar novas centralidades ao longo das várias linhas, sendo também decisivo para o crescimento de novas áreas urbanas em zonas com um custo de solo mais baixo.

O facto de se considerar uma estação na rede no Campus 2 do Politécnico de Leiria permitirá aos estudantes poderem optar por residir em zonas mais distantes da cidade onde o custo de arrendamento é mais baixo sem terem de comprometer o acesso à sua vida social no centro da cidade de Leiria.

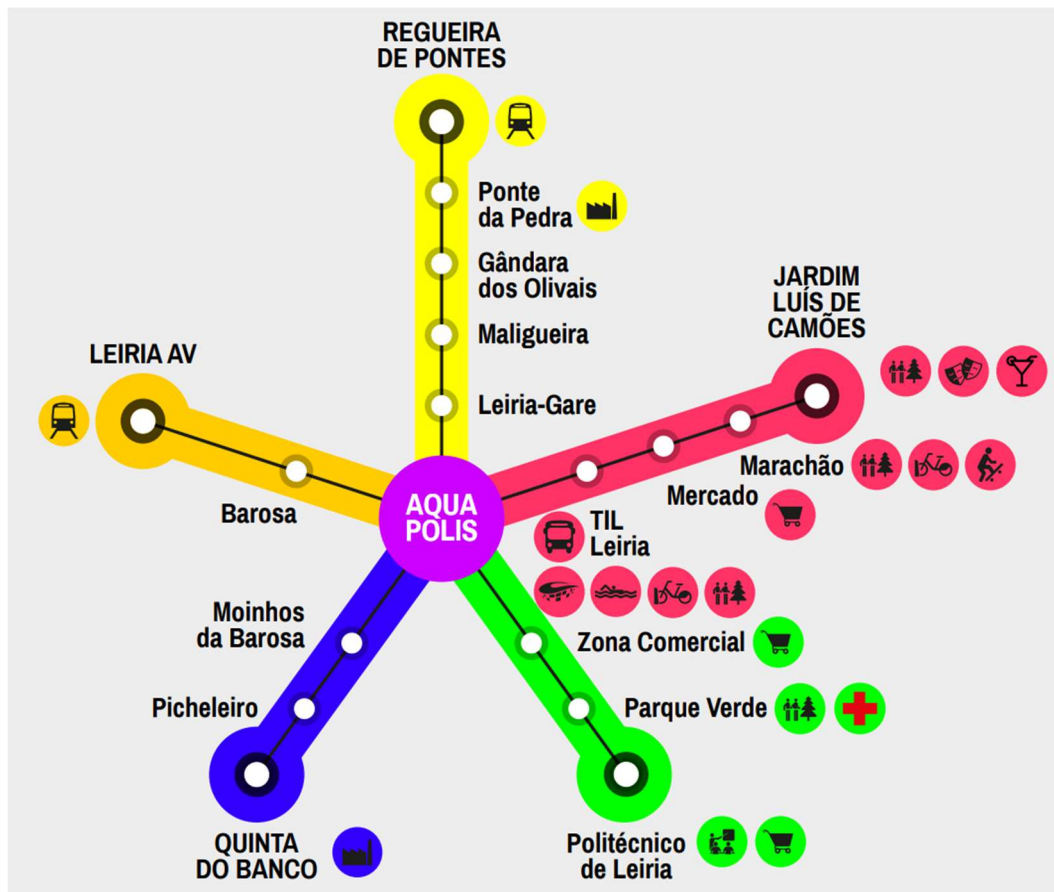
A ligação à Marinha Grande ficará assegurada com a intermodalidade resultante da ligação de MLS à linha do Oeste na nova Estação Combinada Alta Velocidade / Linha do Oeste. A ligação a Monte Real e Monte Redondo ficará assegurada com a intermodalidade resultante da ligação de MLS à linha do Oeste na estação de Regueira de Pontes.

Este projeto também tem como objetivo reduzir a circulação de viaturas nas infraestruturas rodoviárias dando resposta às necessidades de mobilidade não só pendulares, mas também de lazer uma vez que os principais parques da cidade serão abrangidos pela rede.

O projeto prevê a colocação em todas as estações de cacifos para bicicletas assim como a possibilidade de transporte de bicicletas no próprio MLS possibilitando por um lado o fácil acesso às estações através de outra forma de mobilidade suave, mas também o uso dessa forma de mobilidade após a saída do MLS abrangendo desta forma uma área populacional muito superior à localizada junto às estações.

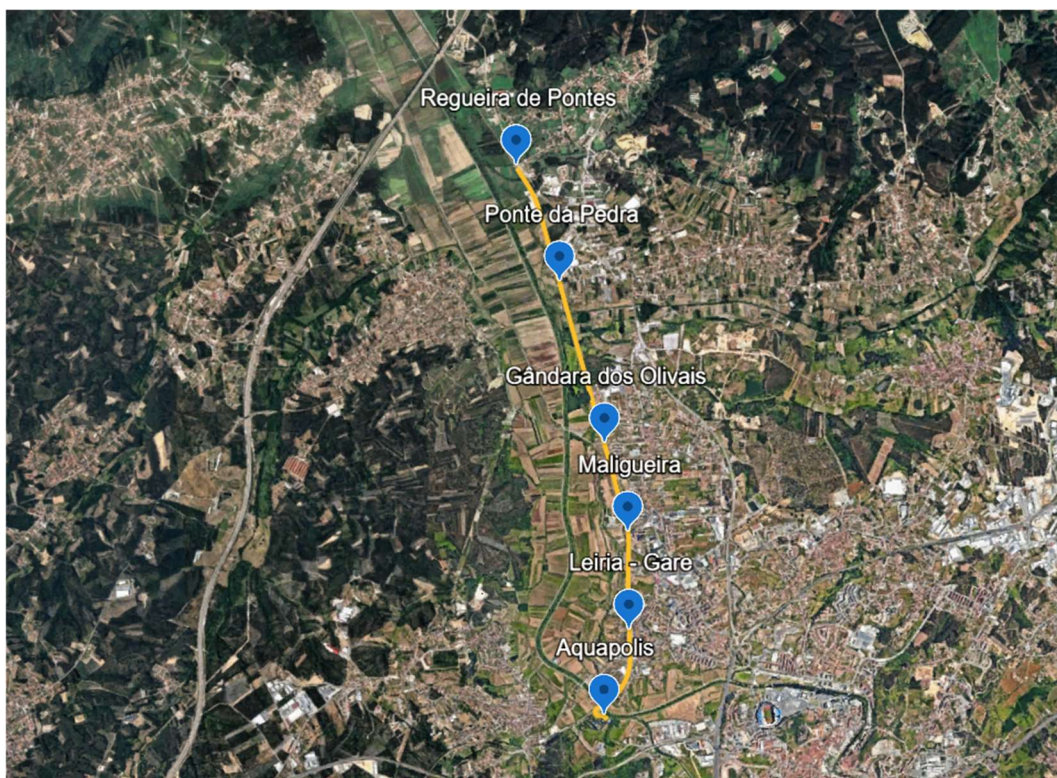


Diagrama da rede de MLS



O ponto central da rede é a zona da antiga ETAR, local do futuro projeto Aquapolis planeado pelo Município de Leiria na zona entre Leiria - Gare e Moinhos da Barosa (projeto de piscinas ao ar livre a ser realizado em terrenos adquiridos pelo município), onde deverá ser construída a estação central da rede.

Linha Amarela (5,7 kms) Aquapolis <-> Regueira de Pontes



Esta linha desenvolve-se desde o Aquapolis até Regueira de Pontes (ponto onde a linha do Oeste irá ser desativada a Norte de Leiria).

Na estação de Regueira de Pontes é considerada a intermodalidade com a linha do Oeste, cujo desvio de traçado para a nova Estação Combinada de Alta Velocidade/Linha do Oeste ainda se encontra a ser definido.

Foi considerado que não é possível a utilização simultânea do MLS com velocidades de cerca de 30-40 kms e do comboio da linha do Oeste onde que se prevê atingir, após modernização e eletrificação da linha do Oeste, velocidades de cerca de 160 kms/h para comboios de passageiros e de 120 kms/h para comboios de mercadorias. Por esta razão é considerada a intermodalidade na Estação de Regueira de Pontes, permitindo desta forma ligação a Monte Real e Monte Redondo.



Está prevista a eletrificação e modernização da Linha do Oeste entre Caldas da Rainha e Louriçal pela Infraestruturas de Portugal (IP) que deverá abranger também este troço.

LINHA DO OESTE

Eletrificação e Modernização do troço Caldas da Rainha / Louriçal



OBJETIVOS DO PROJETO

- Potenciar a exploração para **tráfego misto**
- Aumento da **velocidade máxima de circulação** para **160 km/h (passageiros)** e **120 km/h (mercadorias)**, através de ripagens e variantes
- **Eletrificação** do Troço Caldas da Rainha / Louriçal
- Melhoria da **Segurança Ferroviária**, nomeadamente:
 - **Supressão** de todas as **PN's**
 - Instalação de Sinalização Eletrónica & Telecomunicações
- Beneficiação de todas as **Estações e Apeadeiros**, e construção de novo **Interface Rodoferroviário na Marinha Grande**



Extensão de 87 km

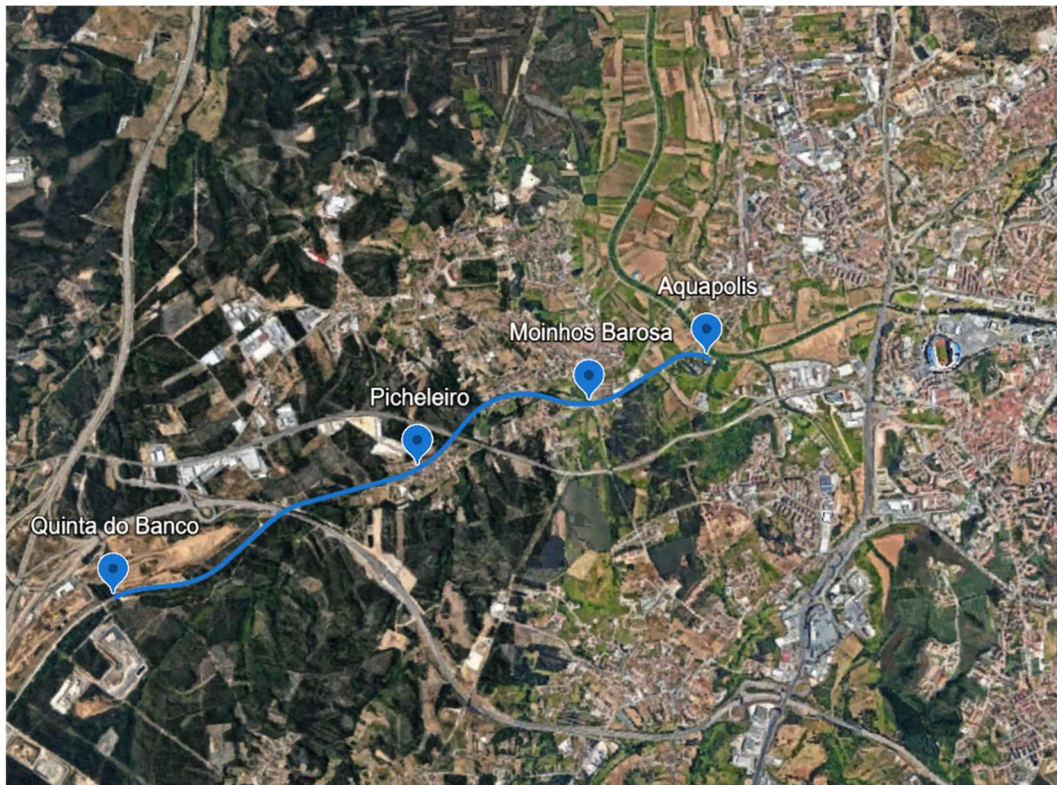


O investimento necessário nesta linha concentra-se exclusivamente na construção das estações ao longo da Linha (Maligueira, Gândara dos Olivais e Ponte da Pedra) e adaptação das estações de Leiria – Gare (antiga estação de Leiria) e de Regueira de Pontes assim como no acesso da linha do Oeste à estação central no Aquapolis.

Deve ser tida em conta a poupança que a IP irá ter nos custos da desativação do troço da linha do Oeste entre o Aquapolis e Regueira de Pontes.

Esta linha permitirá a entrega e recolha de passageiros nos aglomerados habitacionais já existentes em Leiria - Gare, Maligueira e Gândara dos Olivais mas também o desenvolvimento dos aglomerados habitacionais mais distantes em Ponte da Pedra, Chãs e Regueira de Pontes. Irá igualmente permitir o acesso a alguma indústria existente em Ponte da Pedra.

Linha Azul (4,5 kms) Aquapolis <-> Quinta do Banco



Esta linha desenvolve-se desde o Aquapolis até à Quinta do Banco (ponto onde a linha do Oeste irá ser desativada a Sul de Leiria).

Está prevista a eletrificação e modernização da Linha do Oeste entre Caldas da Rainha e Lourical pela IP que deverá abranger também este troço.

LINHA DO OESTE

Eletrificação e Modernização do troço Caldas da Rainha / Lourical



OBJETIVOS DO PROJETO

- Potenciar a exploração para **tráfego misto**
- Aumento da **velocidade máxima de circulação** para **160 km/h (passageiros)** e **120 km/h (mercadorias)**, através de ripagens e variantes
- **Eletrificação** do Troço Caldas da Rainha / Lourical
- Melhoria da **Segurança Ferroviária**, nomeadamente:
 - **Supressão** de todas as **PN's**
 - Instalação de Sinalização Eletrónica & Telecomunicações
- Beneficiação de todas as **Estações e Apeadeiros**, e construção de novo **Interface Rodoferroviário na Marinha Grande**

Extensão de 87 km





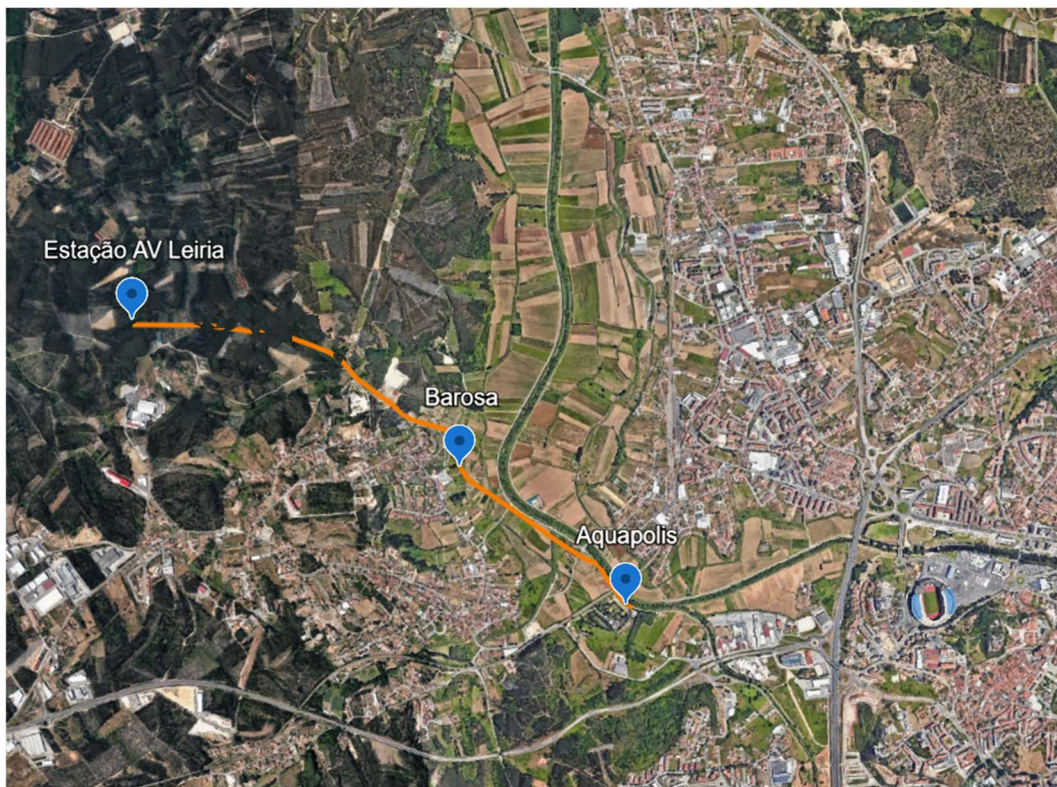
O investimento necessário nesta linha concentra-se exclusivamente na construção das estações ao longo da Linha (Moinhos da Barosa, Picheleiro e Quinta do Banco) assim como no acesso da linha do Oeste à estação central no Aquapolis.

Deve ser tida em conta a poupança que a IP irá ter nos custos da desativação do troço da linha do Oeste entre o Aquapolis e a Quinta do Banco.

Esta linha permitirá a entrega e recolha de passageiros nos aglomerados habitacionais já existentes em Moinhos da Barosa, Vale de Frade e Picheleiro e ainda potenciar o desenvolvimento dos mesmos. Adicionalmente poderá potenciar o desenvolvimento de um pólo ambiental já existente na zona de Quinta do Banco onde se encontram instaladas as empresas Valorlis e Resilei, permitindo esta linha as viagens pendulares destes trabalhadores.

Foi considerado que não é possível a utilização simultânea do MLS com velocidades de cerca de 30-40 kms e do comboio da linha do Oeste onde que se prevê atingir, após modernização e eletrificação da linha do Oeste, velocidades de cerca de 160 kms/h para comboios de passageiros e de 120 kms/h para comboios de mercadorias. Por esta razão não é considerada nesta proposta a extensão da rede para a Marinha Grande. Essa interligação será efetuada através da futura Estação Combinada de Alta Velocidade/Linha do Oeste (Linha Laranja).

Linha Laranja (3,2 kms) Aquapolis <-> Estação Combinada Linha Alta Velocidade / Linha do Oeste



Esta linha desenvolve-se desde o Aquapolis até à Estação de Alta Velocidade (foi considerada a solução de traçado B (a vermelho) como acima já referido).

Esta é uma linha que deverá ser construída de raiz com o intuito de juntamente com a linha vermelha ligar o centro da cidade e o novo Terminal Intermodal de Leiria (TIL) (localizado junto ao estádio) à nova Estação Combinada da Linha de Alta Velocidade / Linha do Oeste. O investimento necessário nesta linha, para além da linha em si, estima-se na construção das estações ao longo da linha (Barosa apenas) assim como no acesso à Estação Combinada da Linha de Alta Velocidade / Linha do Oeste.

Esta linha permitirá a entrega e recolha de passageiros no aglomerado habitacional já existente em Barosa.

A linha desenvolve-se junto ao rio Lis, passando junto a Barosa subindo depois à Estação Combinada da Linha de Alta Velocidade / Linha do Oeste.

De realçar que o acesso rodoviário previsto pela IP desde o TIL (com um novo nó no Barroivo construído conforme apresentado pelo município) tem uma distância de 8,4 kms em oposição às linhas Laranja e Vermelha até ao TIL com uma distância de 5 kms.

Linha Vermelha (3,3 kms) Aquapolis <-> Jardim Luís de Camões



Esta linha desenvolve-se desde o Aquapolis até ao Jardim Luís de Camões no centro da cidade de Leiria.

Esta é uma linha que deverá ser construída de raiz com o intuito de juntamente com a linha laranja ligar o centro da cidade e o novo Terminal Intermodal de Leiria (localizado junto ao estádio) à nova Estação Combinada da Linha de Alta Velocidade / Linha do Oeste. O investimento necessário nesta linha, para além da linha em si, estima-se na construção das estações ao longo da linha (TIL, Mercado, Marachão e Jardim Luís de Camões).

Esta linha permitirá a entrega e recolha de passageiros no centro da cidade onde se desenvolve atualmente a maioria da atividade cultural e social do concelho para além de ser uma importante zona habitacional.

A linha desenvolve-se junto ao rio Lis em cima do traçado de ciclovia uma vez que poderá ser utilizada a ciclovia que se encontra na outra margem do rio Lis, tendo existido uma preocupação em preservar a via pedestre do Polis nesta margem apesar de existir igualmente via pedestre na outra margem do rio Lis. Neste sentido é considerado o uso do traçado da ciclovia desde a zona da NERLEI até ao Mercado Municipal e a possibilidade de alargamento do Polis desde o Marachão até às traseiras da atual estação rodoviária de Leiria.

Esta linha é estrategicamente muito relevante para retirar trânsito automóvel do centro da cidade de Leiria e tem a particularidade de ter 2 estações com rápido acesso a espaços de lazer: o Jardim da Almoinha Grande e o Parque Municipal Tenente-Coronel Jaime Filipe da Fonseca (conhecido como Parque do Avião).

Linha Verde (2,4 kms) Aquapolis <-> Politécnico de Leiria (Campus 2)



Esta linha desenvolve-se desde o Aquapolis até ao Campus 2 do Politécnico de Leiria.

Esta é uma linha que deverá ser construída de raiz com o intuito de ligar a rede ao principal Campus Universitário da cidade - o Campus 2 do Politécnico de Leiria.

Esta linha tem igualmente a característica de ter uma estação numa zona comercial com muitas salas de cinema e ainda uma estação no Parque Verde que irá dar acesso a essa zona de lazer, mas igualmente à Urbanização da Quinta da Malta e de Santa Clara. Dará igualmente acesso ao Hospital da CUF e à Clínica do Hospital da Luz. A estação do Politécnico de Leiria tem igualmente a vantagem de permitir o acesso à zona comercial aí existente.

A linha desenvolve-se junto ao rio Lena e junto à autoestrada A19 no sentido Norte-Sul. A solução de atravessamento da autoestrada A19 dependerá de avaliação técnica a ser executada podendo ser efetuada por passagem inferior na zona do rio Lena ou por viaduto superior a ser construído (na imagem foi considerado o viaduto superior). A linha desenrola-se depois por via já existente que tem alternativas de trânsito rodoviário (através da rotunda por cima da autoestrada A19).



O acesso da Estação do Politécnico ao Campus 2 do Politécnico será efetuado por passagem pedonal superior em rampa (para permitir acesso a bicicletas) da Estação ao terreno nas imediações da cantina 3 do Politécnico.

Esta linha é estrategicamente muito relevante para possibilitar que a comunidade académica (estudantes, professores e restantes funcionários) possa utilizar esta linha como forma de mobilidade possibilitando o arrendamento de habitação em zonas mais distantes da cidade aumentando a atratividade do Politécnico de Leiria.

Faseamento de Construção

A prioridade de construção das várias linhas deve ser a seguinte:

1ª Fase - no mesmo momento da construção da Linha de Alta Velocidade, até à sua conclusão.

Estação Aquapólis + Linha Laranja + Linha Vermelha

2ª Fase - logo após a desativação do troço identificado da linha do Oeste.

Linha Amarela + Linha Azul

3ª Fase - faseada consoante as condicionantes.

Linha Verde

Investimento Necessário para a Construção

O investimento total estimado para o projeto é de 170 Milhões de Euros sendo que para a linha laranja e vermelha é de 105 Milhões de Euros, para a linha verde é de 50 Milhões de Euros sendo o restante montante para estudos e projetos, para a construção da estação principal da rede no Aquapólis e para as linhas Amarela e Azul tendo em conta que grande parte do investimento em termos de modernização e eletrificação já está planeado ser realizado pela IP.

Esta estimativa de investimento teve por base a consulta de especialistas nesta área assim como a análise de projetos semelhantes efetuados em Portugal. O custo pode variar com base em algumas decisões técnicas como a decisão da passagem inferior ou superior da autoestrada A19 nas linhas vermelha e verde (daí o custo mais elevado por km nesta última linha).

Todas as linhas deverão ser validadas através de análise de custo-benefício como foi efetuada por exemplo para a extensão do Metro do Porto Boavista/São Bento.



Modelo de Financiamento e Operação

O modelo de financiamento proposto é através do recurso a fundos europeus e da utilização de fundos do orçamento de Estado e do orçamento do Município de Leiria.

A aquisição do material circulante e a operação do sistema deverá ficar a cargo de operador privado via concessão a ser efetuada pelo Município de Leiria.

Conclusão

O projeto do MLS é um projeto estruturante para a mobilidade do concelho de Leiria, interligando alguns dos principais pólos habitacionais à cidade. Ao mesmo tempo é também estruturante na habitação do concelho pois permite acesso facilitado a áreas com um custo de solo mais baixo. É também estruturante para a educação pois ao promover a mobilidade no concelho e a ligação à Linha de Alta Velocidade e cria condições para a atração de mais estudantes para o Politécnico de Leiria. É estruturante a nível da criação de postos de trabalho qualificados pois o acesso facilitado à nova Estação Combinada de Alta Velocidade / Linha do Oeste e à antiga estação da linha do Oeste, permitirá o desenvolvimento de projetos urbanísticos para a atração de empresas multinacionais com a instalação dos seus serviços partilhados como aconteceu em Tomar e Coimbra por exemplo.

Esta é apenas uma pequena parte da visão de longo prazo que a Iniciativa Liberal tem para o Concelho de Leiria!

Muitas outras linhas poderão surgir a partir desta rede: ligação a Parceiros, ligação à Cruz da Areia/Telheiro, ligação à Quinta de Santo António, ligação à Urbanização Vale da Fonte (Planalto), ligação à Vila da Batalha,... Este é só o começo...