



## **Serviço Público de Transporte de Passageiros**

Município de Pombal

# **Relatório de Atividades**

(Ano: 2020)

## ÍNDICE

<b>0. Preâmbulo</b> .....	6
<b>1. Âmbito e Objetivos</b> .....	7
<b>2. Enquadramento</b> .....	8
<b>2.1. Território e População</b> .....	8
<b>3. Rede de Transportes Municipais Urbanos</b> .....	9
<b>3.1. Caraterização da Rede atual TC POMBUS</b> .....	9
3.1.1 Nota histórica .....	9
3.1.2. Rede Atual TC Pombus.....	10
3.1.2.1. Traçado da Rede.....	11
a. Quadrantes .....	11
b. Linha azul (Nº1) .....	12
c. Linha vermelha (Nº2) .....	14
d. Linha verde (Nº3) .....	15
e. Linha verde (Via Aldeia dos Redondos) (Nº3.1) .....	16
f.. Linha amarela (Nº4) .....	17
g. Linha amarela (Via Valdeira) (Nº4.1) .....	18
h.. Linha laranja (Nº5) .....	19
f.. Linha lilás (Nº6) .....	20
f.. Linha cinza (Nº7) .....	21
3.1.2.2. Passageiros transportados .....	22
3.1.2.3. Registo de acidentes e incidentes .....	23
3.1.2.4.. Receitas e despesas .....	23

<b>3.2. Atividade de Exploração da Rede POMBUS</b> .....	28
3.2.1. Modelo de Gestão .....	28
3.2.1.1. Estrutura Técnico-Administrativa e Operacional .....	28
3.2.1.2. Monitorização da Rede .....	28
<b>3.3. Qualidade do Serviço POMBUS</b> .....	29
<b>3.4. Desempenho da Rede</b> .....	30
3.4.1. Indicadores de Gestão .....	30
3.4.1.1. Distância percorrida na rede (I <sub>1</sub> ) .....	30
3.4.1.2. Área geográfica coberta e população abrangida (I <sub>2</sub> ) .....	32
3.4.1.3. Número de paragens (I <sub>3</sub> ) .....	32
3.4.1.4. Quantidade de passageiros transportados (I <sub>4</sub> ) .....	32
3.4.1.5. Lugares x Quilómetros (I <sub>5</sub> ) .....	34
3.4.1.6. Taxas de ocupação (I <sub>6</sub> ) .....	34
3.4.1.7. Frequência do serviço (I <sub>7</sub> ) .....	35
3.4.1.8. Custos de operação (I <sub>8</sub> ) .....	35
3.4.1.9. Custo médio por passageiro transportado (I <sub>9</sub> ) .....	36
3.4.1.10. Receita média equivalente por passageiro (I <sub>10</sub> ) .....	37
3.4.1.11. Número de veículos da frota (I <sub>11</sub> ) .....	37
3.4.1.12. Idade média da frota (I <sub>12</sub> ) .....	38

3.4.1.13. Índice de regularidade IR (I <sub>13</sub> ) .....	38
3.4.1.14. Índice de pontualidade IP (I <sub>14</sub> ) .....	39
3.4.1.15. Satisfação do utente (I <sub>15</sub> ) .....	39
3.4.1.16. Nº de reclamações por motivo (I <sub>16</sub> ) .....	39
3.4.1.17. Nº de acidentes de viação (I <sub>17</sub> ) .....	40
3.4.1.18. Nº de incidentes de segurança (I <sub>18</sub> ) .....	41
3.4.1.19. Emissões de GEE (I <sub>19</sub> ) .....	41
3.4.1.20. Consumo de gasóleo (I <sub>20</sub> ) .....	41
3.4.1.21. Velocidade média em períodos de ponta e normal (I <sub>21</sub> ) .....	42
<b>4. Planeamento da Rede .....</b>	<b>42</b>
<b>5. Considerações Finais .....</b>	<b>42</b>
<b>ANEXO I: Prestação de Contas POMBUS referentes aos ano 2020 .....</b>	<b>46</b>
<b>ANEXO II: Mapa Geral de Indicadores (cf. informação mínima a constar no relatório anual de atividades, de acordo com o Art.7.º do Regulamento (CE) 1370/2007).....</b>	<b>47</b>
<b>ANEXO III: Extrato do Relatório de Gestão do Município de Pombal do ano 2020 .....</b>	<b>48</b>

## **Referências Bibliográficas**

[1] Regulamento n.º 430/2019. Autoridade da Mobilidade e dos Transportes – Parte E do Diário da República, 2ª série – Nº94, 16 de maio de 2019.

[2] Orientações – Obrigações de Reporte e Publicitação – Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

[3] Demonstração de Resultados do Exercício correspondentes ao ano 2020 (in Relatório e Contas em ANEXO).

## **0. Preâmbulo**

De acordo com as Orientações da AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, relativamente ao cumprimento das Obrigações de Reporte e Publicitação – Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007, e dando cumprimento às obrigações daí decorrentes, o Município de Pombal elaborou o presente “Relatório de Atividades” onde descreve em linhas gerais o serviço público de Transporte Coletivo de Passageiros (TC), designado “rede TC POMBUS”. O conteúdo deste relatório resulta fundamentalmente da análise e tratamento de dados obtidos através dos instrumentos de monitorização utilizados pela entidade gestora da rede TC POMBUS, designadamente Indicadores de Gestão calculados periodicamente os quais permitem avaliar o desempenho da rede em dimensões de análise complementares. Importa referir que, sem prejuízo do balanço de atividades realizado para o ano 2020, a avaliação do desempenho da rede TC POMBUS é feita trimestralmente em sede de Assembleia Municipal através da análise de resultados económicos de exploração e outros aspetos relevantes de natureza operacional.

## 1. Âmbito e Objetivos

No presente relatório é feito um balanço do funcionamento da rede TC POMBUS durante o ano 2020, definindo-se os seguintes objetivos principais:

**O1.** Caracterizar e evidenciar o funcionamento da rede TC POMBUS, num ano marcado pela Pandemia COVID 19 e pelo alargamento da rede a toda a freguesia de Pombal.

**O2.** Sistematizar informação relevante que permita avaliar o desempenho da rede no período em análise, a partir da análise de diversos Indicadores de Gestão;

**O3.** Disponibilizar informação de apresentação obrigatória à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), ao abrigo dos Regulamentos n.º 430/2019 e n.º 1370/2007.

No âmbito do objetivo “O3”, o presente relatório inclui também diversa informação que descreve em detalhe as atividades do serviço público assegurado através da rede de Transporte Coletivo de Passageiros POMBUS, designadamente:

- i. Avaliação de desempenho da rede, através da apresentação de Indicadores de Gestão relativos a várias dimensões de análise (e.g. operacional e económico-financeira);
- ii. Informação que evidencia a adequação da Oferta à Procura de transporte público, fundamentando o papel da rede TC POMBUS como uma boa opção de mobilidade para a população;
- iii. Informação sobre as designadas “*compensações*” atribuídas anualmente pela autarquia ou Estado, e enquadramento deste tema no âmbito do relacionamento do operador da rede com os clientes internos da CMP;
- iv. Caracterização do material circulante e dos recursos humanos alocados à rede TC POMBUS, apresentando-se a conta de exploração integradas nos resultados do Exercício anual da autarquia.

## **2. Enquadramento**

### **2.1. Procura de Transporte Público**

A Rede de Transportes Urbanos de Pombal tem uma componente de transporte escolar servindo os alunos que frequentam os estabelecimentos de ensino da cidade, tendo deste o ano letivo 2019/2020 ao acréscimo de 354 utentes alunos, comparativamente com o ano letivo 2016/2017. No ano letivo 2020/2021 houve um acréscimo de 45 alunos, comparativamente com o ano letivo 2019/2020.

Entre cartões para alunos, séniores, população ativa e público em geral, foram emitidos no ano 2020, 214 novos cartões.

Na componente de serviço Público de Transporte geral é de salientar que o Serviço esteve em pleno funcionamento, mesmo no período de confinamento derivado da Pandemia COVID 19, permitindo aos utilizadores as deslocações à cidade, para os fins necessários. Este serviço implicou um esforço financeiro da autarquia, quer pelo decréscimo de utilizadores, quer pelo aumento do número de circulações, garantindo mais oferta, a fim de evitar aglomerados de utentes no interior das viaturas, cumprindo o distanciamento necessário decretado dos 2/3 de passageiros nos Transportes Públicos.



### 3. Rede de Transportes Municipais Urbanos

#### 3.1. Caracterização da rede atual TC POMBUS

##### 3.1.1. Nota histórica

No âmbito das competências do Município de Pombal, ao abrigo do Decreto-Lei 169/99 de 14 de setembro, nos termos do disposto no art.º 13.º, n.º 1, alínea c) dessa Lei e do artigo 18.º, n.º 1 alínea b), do mesmo diploma legal, o Município de Pombal desencadeou no ano 2018/2019 os mecanismos necessários o alargamento um Sistema Municipal de Transportes Urbanos, em exploração desde 2008, abrangendo a zona urbana da cidade, operada por 3 linhas e incluída 90 paragens.

A solução preconizada num estudo, realizado em 2014/15, consistiu no alargamento da rede para 4 linhas, aumentando a quantidade de paragens para 145 e a distância média diária percorrida de 410 quilómetros.

Na figura 1 representa-se esquematicamente a solução implementada a partir de março de 2016 e que vigorou até setembro de 2020.

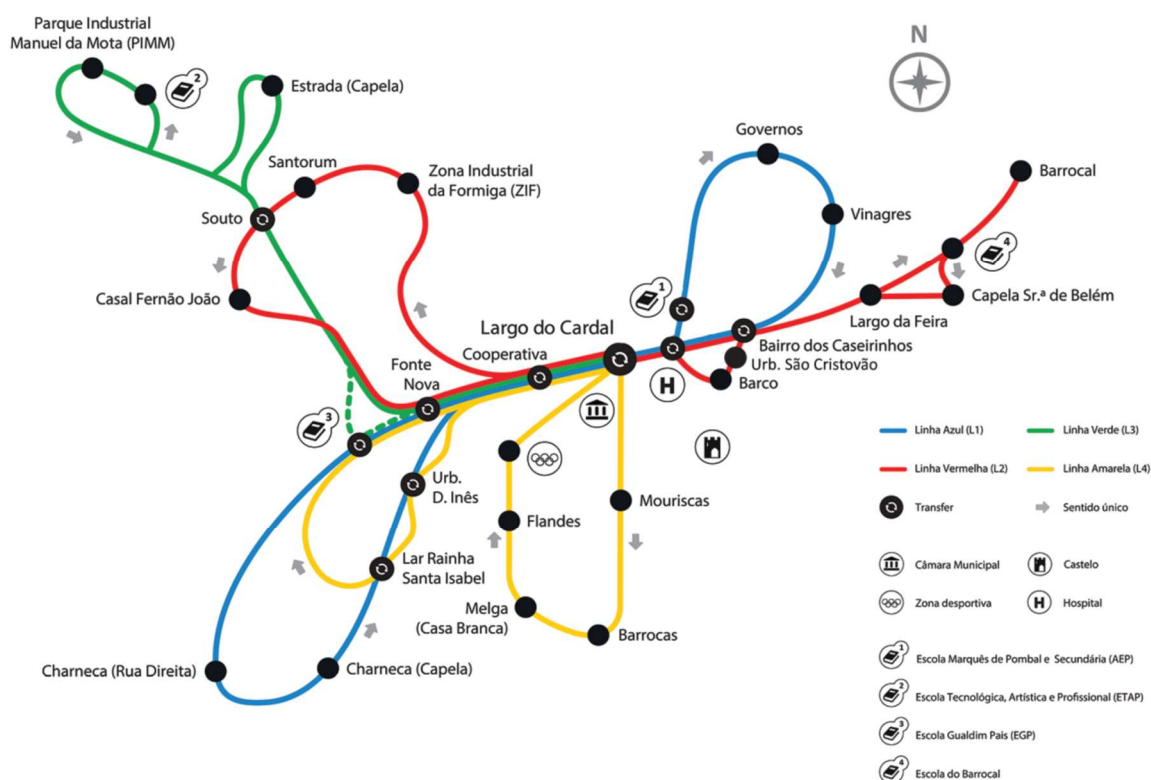


Fig.1 – Traçado da rede implementada em 01 de março de 2016 até 14 de setembro de 2020.

### 3.1.2. Rede atual TC POMBUS

O estudo desencadeado em 2018/19, visa o alargamento da rede à freguesia de Pombal tendo como objetivos a prestação de um serviço público relevante para proporcionar mais mobilidade à população e, simultaneamente, contribuir para revitalizar o ordenamento do território urbano, condicionando e alterando os padrões de circulação rodoviária e do estacionamento na cidade e fomentando a mobilidade a partir das zonas periféricas da freguesia de Pombal.

A solução preconizada, consistiu no alargamento da rede para 9 linhas, aumentando a quantidade de paragens de 145 para 281 e a distância diária percorrida incrementada para 781 quilómetros diários e abrangendo toda a freguesia de Pombal.

Na figura 2 representa-se esquematicamente a solução atualmente em vigor e que foi implementada em setembro de 2020.

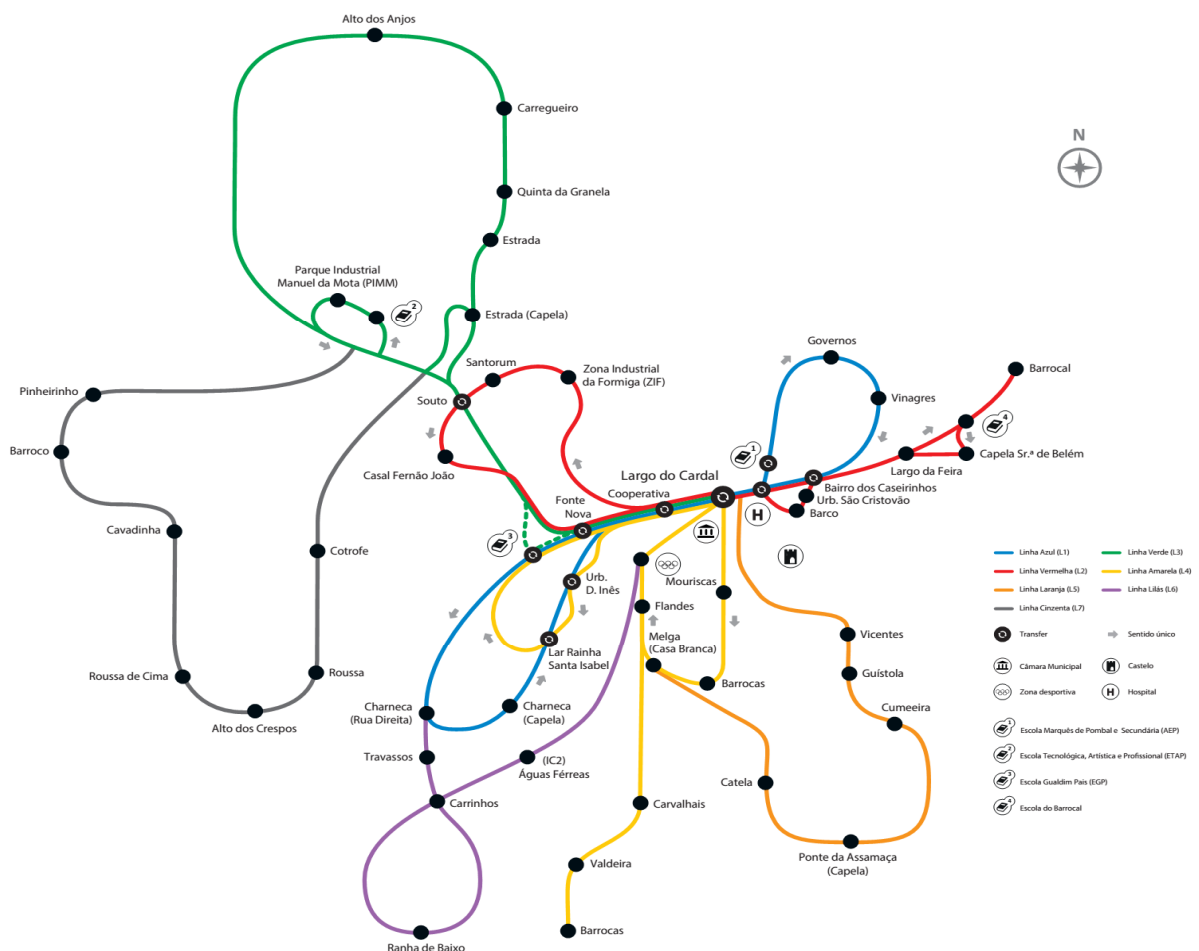


Fig.2 – Proposta de alteração de traçados na rede original, em vigor a partir de 14 setembro 2020.

Com a entrada em vigor do novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), o Município de Pombal optou por continuar a gerir a Rede de Transportes Urbanos de Pombal<sup>1</sup> enquanto Autoridade e Operador, em simultâneo, e em regime de exclusividade, pelo que não existe qualquer contrato de prestação de serviços com entidades terceiras. A Autoridade fiscalizadora da Rede de Transportes Urbanos POMBUS é o Município de Pombal e as obrigações de serviço público constituem-se pelo funcionamento da Rede e pelo cumprimento dos horários das linhas, aprovados pelo Órgão Câmara Municipal de Pombal. As compensações financeiras definidas constam no regulamento de taxas e licenças publicado em diário da República, traduzindo-se somente na receita com a venda da bilhética. Numa primeira fase, o Município não definiu qualquer regime de incentivos e/ou penalidades associado ao desempenho da Rede de Transportes Urbanos Municipais de Pombal.

### **3.1.2.1. Traçado da rede**

#### **a. Quadrantes**

A organização espacial da rede TC POMBUS considera a divisão em quatro quadrantes, tendo em consideração as características distintas das áreas populacionais servidas. O quadrante noroeste (NO) serve o Parque Industrial Manuel da Mota, a Zona Industrial da Formiga, a Escola Tecnológica, Artística e Profissional de Pombal (ETAP), o Casal Fernão João, Pinheirinho, Cavadinha, Alto dos Crespos, Mendes, Covão dos Mendes, Barroco, Sazes, Casal Velho, Roussa, Cotrófe, Carregueiro, Aldeia dos Anjos, Aldeia dos Redondos, Granja, Fonte Nova e Barros da Paz; o quadrante nordeste (NE) serve as povoações de Governos, Vinagres, Caseirinhos, Barrocal Covão da Silva, ligando ao centro da cidade de Pombal; o quadrante sudeste (SE) serve as povoações de Flandes, Casalinho, Carvalhais, Valdeira, Catela, Melga, Ponde de Assamaça, Guístola, Outeiro Galelas, Pousios, Vicentes e Choupal; e o quadrante sudoeste (SO) serve a povoação da Charneca, Mancos, Travasso, Ranha de Baixo, Carrinhos, Leais, Águas Férreas e a Escola Gualdim Pais.

---

<sup>1</sup> A designação da rede é “Rede de Transportes Urbanos Municipais de Pombal – Rede POMBUS”, explorada diretamente pela Autoridade, por prestação direta, com recurso a meios próprios, conforme previsto na Lei n.º52/2015 que aprova o RJSPTP – Regime Jurídico de Serviço Público de Transportes de Passageiros.

Na figura 3 esquematiza-se o traçado em vigor a partir de 14 de setembro 2020 de cada uma das linhas.

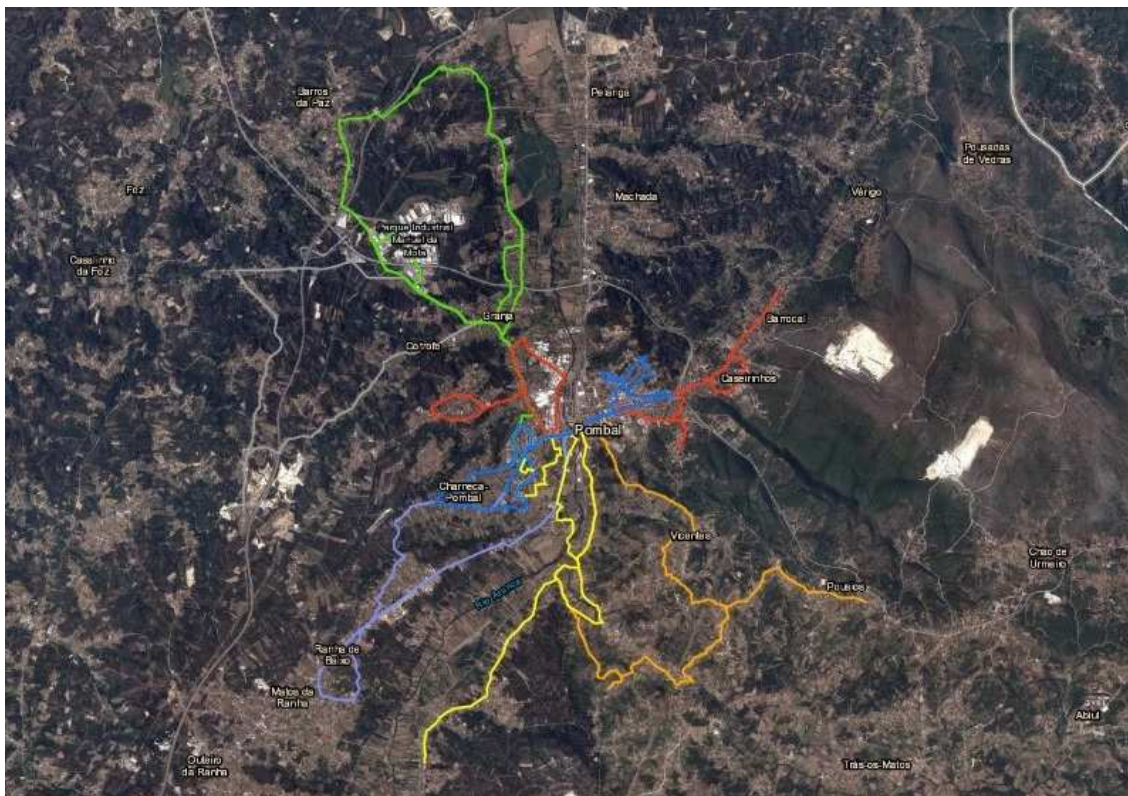


Fig.3 – Alteração de traçados na rede original, em vigor a partir de 14 setembro 2020.

As alterações implícitas com o alargamento da rede TC POMBUS em setembro de 2020, traduzem-se, por cada linha: distância percorrida pelo aumento da frota de autocarros ao serviço, conforme se ilustra nas figuras seguintes:

#### **b. Linha Azul (n.º 1)**

A linha n.º 1 – Azul, serve as localidades dos Governos, Vinagres, Charneca. Faz a ligação entre os principais Edifícios Públicos como Hospital, Escola Gualdim Pais, Escola Secundária de Pombal e Escola Marquês de Pombal. Serve outras instituições particulares de índole social, como a APRAP, a Associação Alzheimer e Lar.

A linha azul tem uma extensão aproximada de 16 quilómetros e conta com 49 paragens.

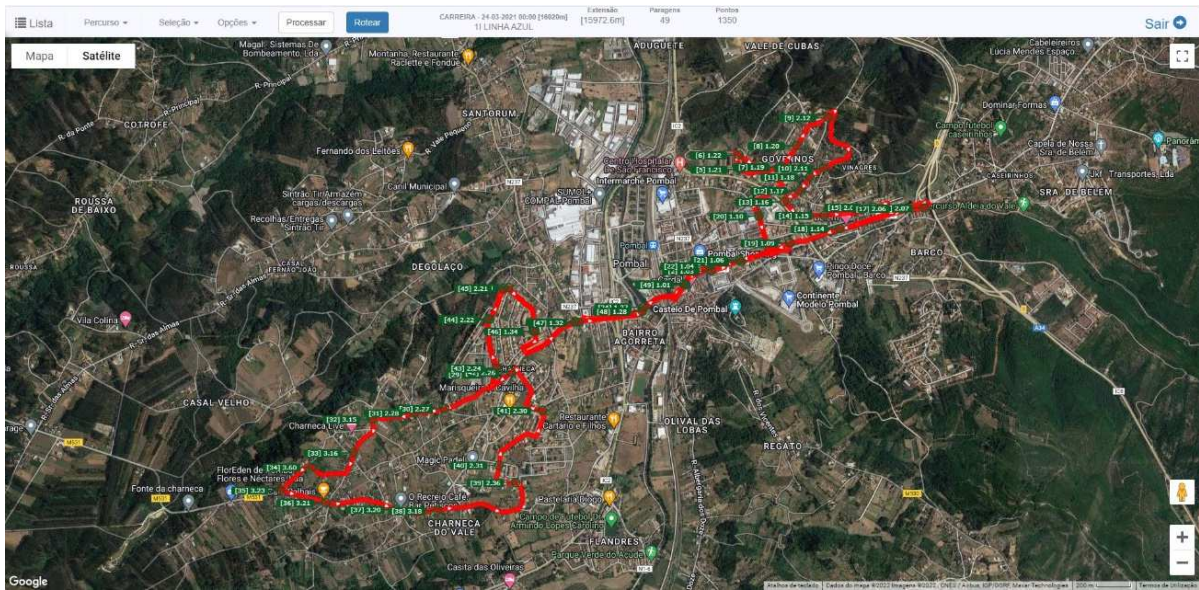


Fig.4 – Traçado da Linha Azul em vigor a partir de setembro 2020.

Na figura seguinte inclui-se o horário da linha azul, onde se assinalam as paragens principais e o número de circulações em vigor.

**Horário Linha 1 - AZUL**

Paragem	1.01	1.03	1.05	1.10	1.21	1.22	1.19	1.20	2.12	2.11	1.18	1.17	1.16	1.15	2.06	2.07	2.06	1.14	1.09	1.10	1.06	1.04	1.02	1.02	1.27	1.34	1.13	2.20	2.23	2.25	2.27	2.28	3.25	3.16	3.23	3.21	3.20	3.22	3.18	2.36	2.34	2.30	2.26	2.24	2.22	2.21	1.34	1.32	1.28	1.01
7:19	*	*	*	7:23	7:25	*	*	*	7:27	*	*	7:30	*	*	7:34	*	*	*	7:41	*	*	7:44	7:45	7:46	*	7:50	*	*	7:54	*	*	7:55	*	*	7:59	*	*	8:00	*	*	8:04	*	*	8:12	7:19					
8:20	*	*	*	8:24	8:26	*	*	*	8:28	*	*	8:31	*	*	8:35	*	*	*	8:42	*	*	8:45	8:46	8:47	*	8:51	*	*	8:55	*	*	8:58	*	*	9:01	*	*	9:04	*	*	9:09	*	*	9:18	8:13					
9:00	*	*	*	9:04	9:06	*	*	*	9:08	*	*	9:11	*	*	9:15	*	*	*	9:22	*	*	9:25	9:26	9:27	*	9:31	*	*	9:35	*	*	9:38	*	*	9:41	*	*	9:46	*	*	9:54	8:10								
11:00	*	*	*	11:04	11:06	*	*	*	11:08	*	*	11:11	*	*	11:15	*	*	*	11:22	*	*	11:25	11:26	11:27	*	11:31	*	*	11:35	*	*	11:38	*	*	11:41	*	*	11:45	*	*	11:49	11:50	11:54	11:55						
12:00	*	*	*	12:04	12:06	*	*	*	12:08	*	*	12:11	*	*	12:15	*	*	*	12:22	*	*	12:25	12:26	12:27	*	12:31	*	*	12:35	*	*	12:38	*	*	12:41	*	*	12:46	*	*	12:54	12:55								
13:30	*	*	*	13:34	13:36	*	*	*	13:38	*	*	13:41	*	*	13:45	*	*	*	13:52	*	*	13:55	13:56	13:57	*	14:01	*	*	14:05	*	*	14:08	*	*	14:11	*	*	14:16	*	*	14:24	14:25								
16:40	*	*	*	16:44	16:46	*	*	*	16:48	*	*	16:52	*	*	16:56	*	*	*	17:04	*	*	17:07	17:08	17:10	*	17:14	*	*	17:18	*	*	17:21	*	*	17:24	*	*	17:29	*	*	17:33	17:34								
17:37	*	*	*	17:41	17:43	*	*	*	17:45	*	*	17:48	*	*	17:52	*	*	*	18:00	*	*	18:01	18:02	18:06	*	18:10	*	*	18:14	*	*	18:17	*	*	18:20	*	*	18:26	18:26											
18:34	*	*	*	18:38	18:40	*	*	*	18:42	*	*	18:45	*	*	18:49	*	*	*	18:57	*	*	18:58	18:59	19:03	*	19:07	*	*	19:11	*	*	19:14	*	*	19:17	*	*	19:22	19:23											
19:27	*	*	*	19:31	19:33	*	*	*	19:35	*	*	19:38	*	*	19:42	*	*	*	19:50	*	*	19:51	19:55	19:59	*	20:03	*	*	20:07	*	*	20:10	*	*	20:14	*	*	20:19	20:19											

  Paragens onde o trajeto passa entre o horário assinalado.
   Paragens onde o trajeto não passa.

Nota: Horário provisório sujeito a alteração

Versão: 09/09/2021

Em vigor a partir de 08/11/2021

Fig.5 – Horário e Circulações da Linha Azul em vigor a partir de setembro 2020.





**e. Linha Verde (n.º 3.1.) – Via Aldeia dos Redondos**

A linha 3.1. – Verde (via aldeia dos Redondos), é uma das novas linhas, que iniciou em setembro de 2020. Serve as localidades do Escoural, Carregueiro, da Aldeia dos Redondos, chegando ao limite da freguesia de Pombal com a Freguesia de Almagreira, na localidade dos Barros da Paz. Serve o Parque Industrial Manuel da Mota, onde se situa a ETAP (Escola Tecnológica e artística de Pombal) e os principais Edifícios Públicos como Hospital, Escola Gualdim Pais, Escola Secundária de Pombal e Escola Marquês de Pombal.

A linha verde 3.1. tem uma extensão de 22,5 quilómetros e 44 paragens.

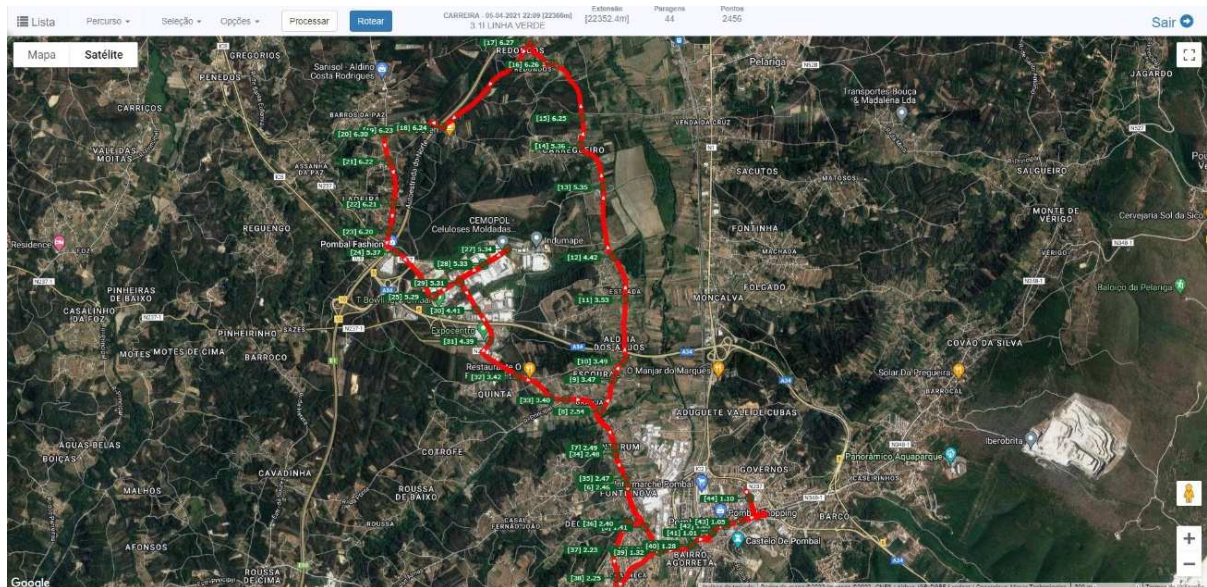


Fig.10 – Traçado da Linha Verde 3.1. Via Aldeia dos Redondos, em vigor a partir de setembro 2020.

Na figura seguinte inclui-se o horário da linha 3.1. Verde (Via Aldeia dos Redondos), onde se assinalam as paragens principais e o número de circulações em vigor.

**Horário Linha 3.1 - VERDE ( Via Aldeia dos Redondos)**

Esc. M. de Pombal	1.02	1.27	1.29	1.41	2.46	2.49	2.54	3.47	3.51	4.42	5.35	5.36	6.25	6.26	6.27	6.24	6.23	6.30	6.27	6.21	6.20	5.37	5.29	5.32	5.34	5.33	5.31	4.41	7.37	7.39	7.41	7.45	7.46	7.49	7.54
Esc. M. de Pombal	7:05	7:06		7:11				7:15				7:18					7:21	7:24	7:25						7:33			7:37		7:39	7:41	7:45	7:46	7:49	7:54
Largo do Cartão	7:45	7:46		7:51				7:55				7:58					8:01	8:04	8:05						8:13			8:17		8:19	8:21	8:25	8:26	8:29	8:34
Ruanda da Cooperativa	8:40	8:41		8:46				8:50				8:53					8:56	8:59	9:00						9:08			9:12		9:14	9:16	9:20	9:22		9:27
Ruanda da Freguesia	11:10	11:11		11:16				11:20				11:23					11:26	11:29	11:30						11:35			11:37		11:39	11:41	11:45	11:46	11:49	11:54
Ferreiros Nova	12:35	12:36		12:41				12:45				12:48					12:51	12:54	12:55						13:00			13:07		13:09	13:11	13:15	13:16	13:19	13:24
Souto 2	13:42	13:43		13:47				13:51				13:57					14:03	14:06	14:07						14:12			14:19		14:21	14:23	14:27	14:28	14:31	
Souto 1	15:35	15:36		15:41				15:45				15:51					16:03	16:06	16:07						16:20			16:27		16:29	16:31	16:35	16:36	16:39	16:44
Entrada para o Escoural	17:05	17:10	17:11					17:16				17:23					17:26	17:29	17:30						17:38			17:42		17:44	17:46	17:50	17:51	17:54	17:59
Escoural	18:04	18:05		18:10				18:14				18:17					18:20	18:23	18:24						18:32			18:36		18:38	18:40	18:44	18:45	18:48	
Esc. Gualdim Pais	18:30	18:35	18:36					18:41				18:48					18:51	18:54	18:55						19:03			19:07		19:09	19:11	19:15	19:16	19:19	

Paragens onde o trajeto passa entre o horário assinalado.
  Paragens onde o trajeto não passa.

Nota: Horário provisório sujeito a alteração. Versão 04/11/2021. Em vigor a partir de 08/11/2021

Fig.11 – Horário e Circulações da Linha Verde 3.1. – Via Aldeia dos Redondos em vigor a partir de setembro 2020.







### h. Linha Laranja (n.º 5)

A linha 5 – Laranja, é outra nas novas linhas, que iniciou em setembro de 2020. Serve as localidades das Mouriscas, Barrocas, Ponde de Assamaça, Cumieira, Pousios, Outeiro Galegas, Guístola, Vicentes. Faz a ligação entre os principais Edifícios Públicos como Hospital, Escola Secundária de Pombal, Escola Marquês de Pombal, Castelo. Serve outras instituições particulares de índole social, como o Centro Hospitalar de S. Francisco.

A linha laranja tem uma extensão de 26 quilómetros e 61 paragens.

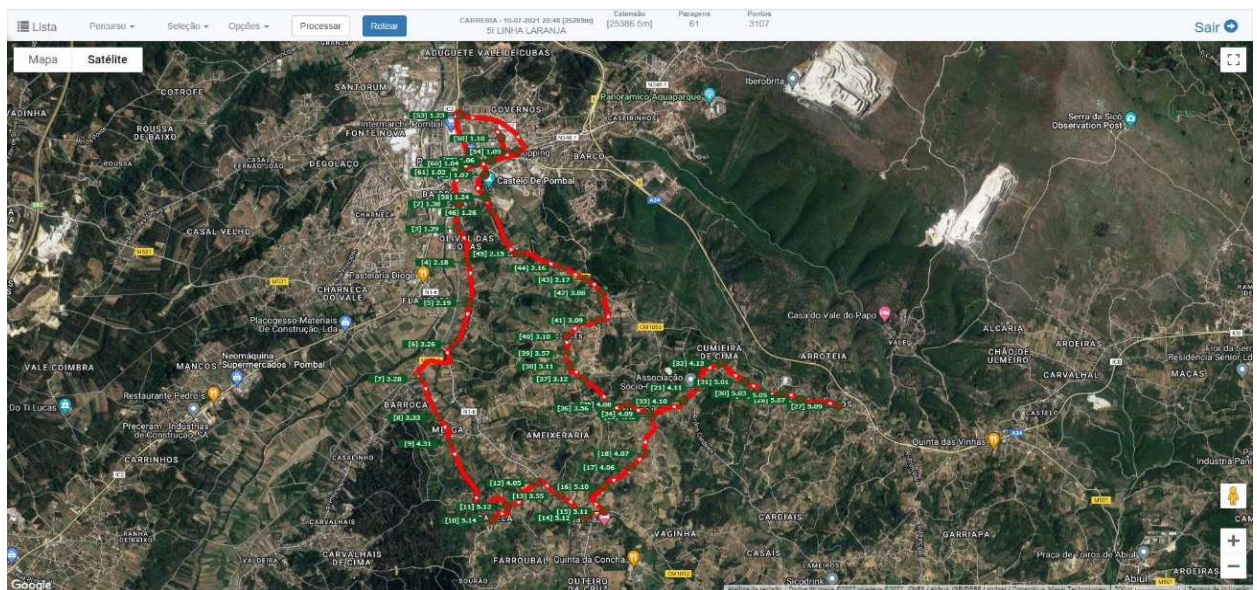


Fig.16 – Traçado da Linha Laranja, em vigor a partir de setembro 2020.

Na figura seguinte inclui-se o horário da linha 5 Laranja, onde se assinalam as paragens principais e o número de circulações em vigor.

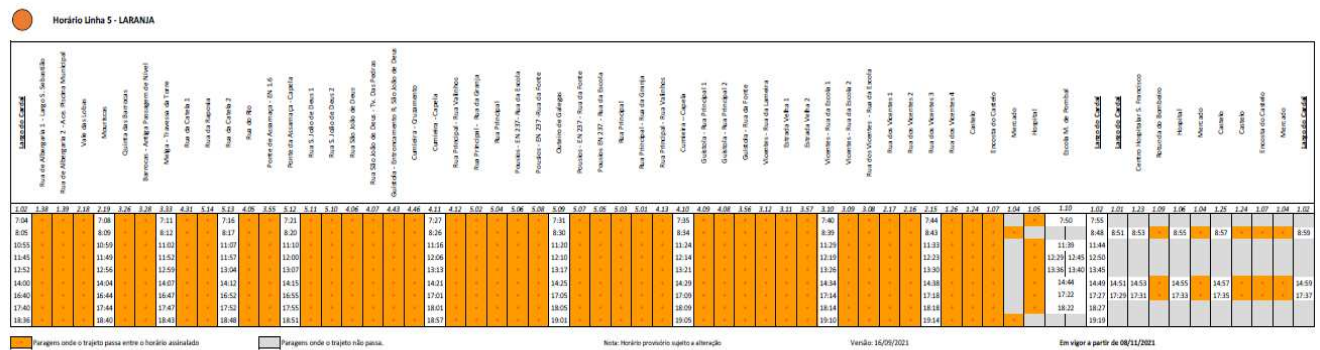


Fig.17 – Horário e Circulações da Linha Laranja em vigor a partir de setembro 2020



### j. Linha Cinza (n.º 7)

Por último, a linha 7 – Cinza, com início de circulação também em setembro de 2020. Serve o Parque Industrial Manuel da Mota e as localidades de Pinheirinho, Barroco, Cavadinha, Roussa, Mendes que faz fronteira com a freguesia de Carnide, Crespos, Alto dos Crespos, Cotrofe, Granja. Faz a ligação entre os principais Edifícios Públicos como Hospital, Escola Gualdim Pais, Escola Secundária de Pombal e Escola Marquês de Pombal.

A linha cinza tem uma extensão de 31 quilómetros e 57 paragens.

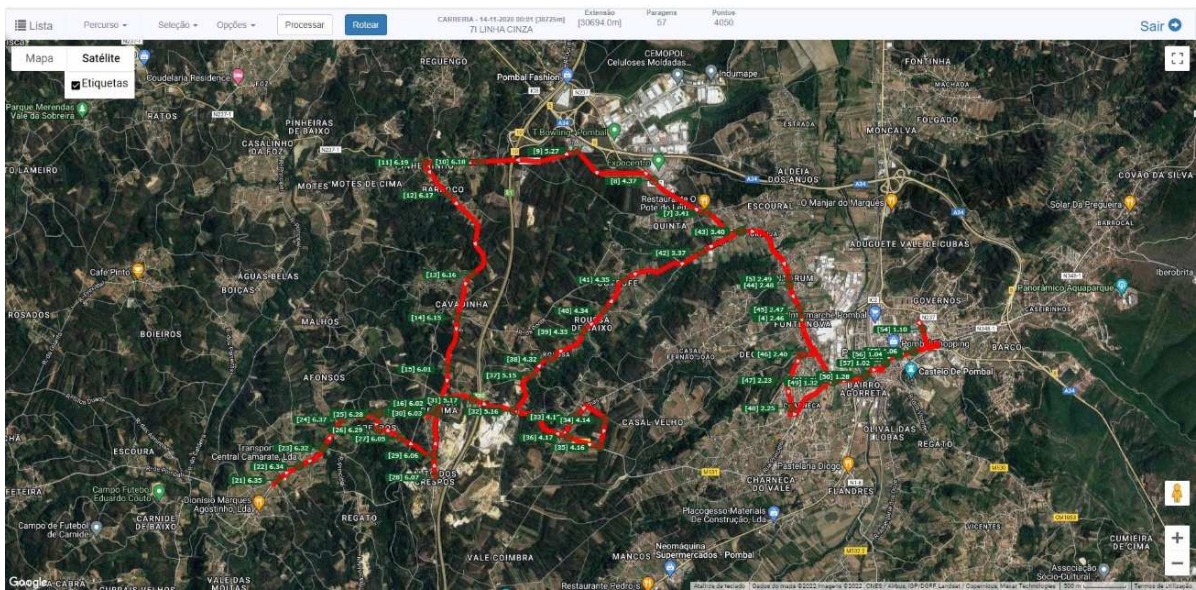


Fig.20 – Traçado da Linha Cinza em vigor a partir de setembro 2020

Na figura seguinte inclui-se o horário da linha 7 Cinza, onde se assinalam as paragens principais e o número de circulações em vigor.

Linha 7 - CINZA		Horário	
Paragem	Paragem	Horário	Horário
Parque Industrial Manuel da Mota	Pinheirinho	07:00	07:00
Barroco	Barroco	07:05	07:05
Cavadinha	Cavadinha	07:10	07:10
Roussa	Roussa	07:15	07:15
Mendes	Mendes	07:20	07:20
Crespos	Crespos	07:25	07:25
Alto dos Crespos	Alto dos Crespos	07:30	07:30
Cotrofe	Cotrofe	07:35	07:35
Granja	Granja	07:40	07:40
Parque Industrial Manuel da Mota	Parque Industrial Manuel da Mota	07:45	07:45

Fig.21 – Horário e Circulações da Linha Cinza em vigor a partir de setembro 2020

### 3.1.2.2. Passageiros Transportados

Importa a propósito dos passageiros transportados referir, que a situação de pandemia Covid-19 implicou a alteração de comportamentos da população em matéria de teletrabalho, quer no que respeita a rotinas escolares e laborais, que no que concerne aos limites de ocupação de lugares nos autocarros (em linha com as medidas de distanciamento social que venham a ser recomendadas pela Direção-Geral de Saúde).

A informação extraída da aplicação informática utilizada para monitorização da rede (Datacar System®), indica-nos que de janeiro a dezembro de 2020, foram transportados 130187 passageiros.

Tab.1 – Passageiros transportados e distância média diária por passageiro (2020).

Ano	Passageiros transportados	Distância média percorrida
2020	130187	5 Km

A forte diminuição do número de passageiros transportados em 2020 deve-se às consequências da Pandemia COVID 19 e do confinamento. Durante o período de confinamento, como medida de proteção, a validação do título de transporte era facultativa, pelo que houve passageiros transportados, não contabilizados no sistema.

A distância média percorrida por passageiro é de cerca de 5km, devido ao alargamento da rede aos lugares limítrofes da freguesia de Pombal.

Em termos de transporte de alunos, foram atribuídos em 2020, 546 passes a estudantes.

Tab.2 – Passageiros da comunidade escolar transportados no período 2019-2020.

Ano Letivo	N.º de Passes Estudante Atribuídos
2020/21	546

Esta constatação reforça a importância do papel da rede TC POMBUS para a comunidade estudantil, a par do contributo para o combate ao isolamento social da população mais idosa que encontra neste serviço comunitário uma forma de combater

o sedentarismo e interagir com outras pessoas. Esta constatação salienta importante papel da rede TC POMBUS enquanto instrumento com uma vertente social muito relevante, contribuindo para a inclusão social dos idosos e para apoiar as famílias no transporte escolar dos mais jovens.

Tab.3 – Viagens feitas por passageiros seniores no período 2016-2020.

Ano	N.º de Passageiros seniores
2020	27.812

O número de passes seniores emitidos foi de 6327 em 2020. Num ano marcado pelo confinamento, os transportes urbanos de Pombal, constituíram-se como único meio de transporte ao alcance destes utentes.

### 3.1.2.3. Acidentes e Incidentes no período 2020

No âmbito do Indicador I17 e relativamente ao ano de 2020 não houve acidentes a registar.

### 3.1.2.4. Receitas e Despesas

As receitas do transporte coletivo urbano POMBUS advêm essencialmente da bilhética e das verbas que são custeadas pelos “clientes internos”<sup>2</sup> do Município de Pombal.

As modalidades de bilhética atualmente praticadas são as seguintes:

- “Passe social normal”, com o custo mensal no valor de 12.50€ (Iva Incluído);
- “Bilhete a bordo”, com o custo unitário de 0.70€ (Iva Incluído);

<sup>2</sup> Os designados “clientes internos CMP” são as áreas de «Ação Social», «Educação», «Coesão Territorial», «Promoção da Atividade Económica e Social» e «Ambiente e Sustentabilidade»; pretende-se que essas áreas funcionais participem futuramente o funcionamento da rede TC POMBUS nos montantes definidos no orçamento anual da CMP no início de cada ano, estando essas verbas incluídas nas dotações orçamentais que a CMP atribui a cada uma daquelas áreas. Esta abordagem será adotada na próxima revisão dos documentos previsionais e regulamentares referentes à rede POMBUS. Apesar do Município de Pombal, na implementação das suas políticas nos setores da ação social, da educação, do desenvolvimento económico e social, da coesão, da mobilidade e do ambiente já praticar fortes benefícios aos utentes e seus munícipes, traduzido em isenções diretas nos serviços prestados, e no caso dos Transportes Urbanos as isenções são concedidas à população mais vulnerável (seniores e estudantes), o que se traduz num apoio aos seus agregados familiares.

- Carteira de 10 “Bilhetes pré-comprados”, com o custo de 5.00€ (Iva Incluído);
- “Passe Estudante”, com o custo de 10.00€ (Iva Incluído);
- “Passe Isento”, atribuído à população Estudante Obrigatório, à população Sénior (idade igual ou superior a 65 anos) e aos elementos que compõem o Corpo de Bombeiros Voluntários de Pombal (quando solicitado).

Em 2020, manteve-se a adesão do Município de Pombal ao “Programa de Apoio à Redução de Tarifário” (PART), implementado pela CIMRL – Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria e em vigor desde maio de 2019, originou um aumento na venda de passes a novos utentes. No âmbito do PART, a CIMRL afetou a totalidade das verbas PART a medidas de apoio à redução de tarifário, concretamente através da redução de 50% dos títulos de passe dos Transportes Públicos. Durante o ano de 2020 aderiram ao programa 214 novos passes PART, tendo-se registado 1960 vendas e utilização de títulos mensais (passes sociais e passes estudante) abrangidos pelo programa. Aqueles novos utentes da Rede POMBUS usufruíram do apoio financeiro no montante total de 16.866,25€ (atribuído pelo programa). No ano 2020 manteve-se acentuada procura dos passes sociais mensais, em detrimento dos títulos ocasionais, bilhetes a bordo ou pré-comprados.

No âmbito dos procedimentos de financiamento e compensações aos Operadores de Transportes Essenciais – Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril - PROTRANS, a CIMRL atribuiu à Rede TC POMBUS o montante de 10.000,00€, a imputar ao exercício de 2020, a fim de compensar os operadores de transporte de passageiros pela realização dos serviços de transporte público essenciais, e que, decorrentes das medidas excecionais de proteção da saúde pública adotadas sejam deficitários do ponto de vista da cobertura dos gastos.

As receitas da operação da rede TC POMBUS no período em análise representam-se na figura seguinte.

Tab.4 – Receitas TC POMBUS no período em análise.

Ano	Receita (R)
2020	36.370,06€



Na tabela 5, apresentam-se as despesas totais do ano de 2020

Tab.5 – Despesa total TC POMBUS no período em análise.

Ano	Despesa (D)
2020	345.522,10€

Importa referir que as principais rubricas de despesa imputáveis à rede TC POMBUS são fundamentalmente 5 (cinco), a saber: encargos com pessoal afeto ( $\approx 40\%$ ), amortizações e depreciações ( $\approx 30\%$ ), combustíveis ( $\approx 12\%$ ), manutenção ( $\approx 6\%$ ) e seguros ( $\approx 3\%$ ). Na tabela seguinte discriminam-se as rubricas da despesa anual da rede TC POMBUS, para o período em análise.

Tab.6 – Despesas por rubrica principal no período 2020.

Rúbricas Despesa	2020
Subcontratos e Trab. Especializados	23 982,94€
Combustíveis	44 478,97€
Comunicações	2 403,36€
Seguros	7 684,79€
Manutenção	20 190,10€
Publicidade	382,50 €
Limpeza e Higiene	1 962,51€
Pessoal	139 643,64€
Amortizações e depreciações	102 481,34€
Outros Custos	2 311,99 €€
Total	345 522,14€

Na tabela 7 apresentam-se os montantes de Despesa (D) e Receita (R) anual da rede TC POMBUS, indicando-se o respetivo Saldo (R-D). Naquela tabela menciona-se a existência de clientes internos da rede, correspondentes a Áreas Funcionais do Município de Pombal e cujas missões são potenciadas pela atividade da rede

TC POMBUS (motivo que justifica a comparticipação anual nas receitas, designadas “receitas indiretas” por se considerar que as ditas “receitas diretas” provêm da bilhética).

Tendo em consideração o disposto na nota de rodapé<sup>2</sup> (p.23), admitindo que o orçamento municipal atribui à totalidade das referidas áreas funcionais a verba total de 309.152,08€ destinada a custear a atividade anual da rede TC POMBUS, e que cada uma dessas áreas comparticipa na percentagem correspondente ao contributo da rede para a prossecução da respetiva missão e objetivos anuais. Na tabela 5 explicita-se de que forma a rede TC POMBUS contribui para a atividade de cada uma das áreas funcionais mencionadas (% de afetação) e, conseqüentemente, para o desempenho dos pelouros onde as mesmas se encontram integradas.

Tab.7 – Mapa Geral de Receitas e Despesas anuais no período 2020.

Ano	RECEITA								Total R1+R2)	Despesa	Saldo (R-D)
	Direta Bilhética = R1	Indireta Clientes Internos = R2									
		Ação Social (20%)	Educação (45%)	Coesão Territorial (15%)	Promoção Económico- social (10%)	Ambiente (10%)	% Total	Total CMP			
2 020,00 €	36 370,06 €	61 380,42 €	139 118,44 €	46 822,77 €	30 915,24 €	30 915,21 €	100%	309 152,08 €	345 522,14 €	345 522,14 €	0,00 €

NOTA: as parcelas de receita provenientes de clientes internos (R2) traduzem um cenário que se encontra em análise pelo Município de Pombal, tema que será abordado no contexto da revisão do tarifário da rede POMBUS e poderá ser futuramente considerado na elaboração de documentação contabilística da entidade).

## 3.2. Atividade de Exploração da Rede POMBUS

### 3.2.1. Modelo de Gestão

#### 3.2.1.1. Estrutura Técnico-Administrativa e Operacional

A Rede de Transportes Públicos Urbanos POMBUS é da tutela do Pelouro dos Transportes Públicos Urbanos do Município de Pombal.

Em 2020, com a implementação do Alargamento da Rede TC POMBUS, verificou-se a necessidade de afetação de novos recursos físicos e humanos à atividade.

A estrutura orgânica afeta à gestão e manutenção da rede POMBUS é assegurada por:

- Secção de Transportes Urbanos- STU, com a seguinte constituição:
  - 1 Assistente Técnico com as funções administrativas, e
  - 22 Assistentes operacionais com as funções de motorista;
- Gestor da Rede, desempenhada pelo Chefe de Divisão Gestão e Conservação de Edifícios e Equipamentos Municipais, titular de capacidade profissional de gerente de empresa de transporte público de passageiros;
- Serviços Partilhados da DGEEEM, com funções de suporte ao funcionamento relativas à manutenção e reparação de elementos que integram a rede POMBUS (material circulante e infraestruturas de apoio e.g. abrigos/paragens) as quais são asseguradas pelos diversos serviços partilhados das Oficinas Municipais;
- Serviços Partilhados da Estrutura Municipal, no concerne às restantes atividades de suporte (administrativa, contabilística e financeira).

#### 3.2.1.2. Monitorização da Rede

- i. Análise de Indicadores de Gestão, calculados regularmente através de inputs diversos, sendo que o *software* aplicacional utilizado (Datacar System®) disponibiliza informação relevante para o efeito;

- ii. Análise de reclamações e sugestões de melhoria da população, informação que é objeto de tratamento regular tendo em vista a definição das ações corretivas mais adequadas a cada situação concreta, a partir de uma cuidada análise de causas.

O software aplicativo “Datacar System®” mencionado em (i) constitui uma componente de um sistema de informação global, sendo que os registos de vendas a bordo possibilitam a ligação direta aos processos de controlo de caixa para uma posterior integração contabilística, disponibilizando informação indispensável para a gestão financeira e operacional da rede POMBUS. Este software permite agrupar de forma sistemática a informação de eficiência e de custos operacionais e da receita obtida pelos serviços realizados, disponibilizando o reporte necessário para a avaliação da performance dos processos operacionais da empresa, elaboração de relatórios de suporte à tomada de decisão. Adicionalmente, a gestão da rede POMBUS determina diversos Indicadores de desempenho (ver seção 3.4).

Relativamente a “reclamações” (iv), o gestor da rede POMBUS procura analisar as causas-raiz dos problemas identificados, cruzando-se essa informação com outros dados relacionados procurando-se sempre avaliar em que medida essa reclamação não se refere a uma situação pontual, sem significância estatística.

Em suma, procura-se avaliar em que medida cada reclamação deva ser atendida tendo em atenção o impacto que a situação reportada tem/pode ter na comunidade e em que medida a sua resolução é viável do ponto de vista económico, social e ambiental (ou seja, avalia-se se resolver a questão corresponde a uma medida sustentável do ponto de vista global, segundo uma lógica de “análise custo/benefício”). Neste âmbito, os *timings* de resolução devem também ser ponderados (por exemplo, a alteração pontual de um horário de uma linha para que a hora de chegada a uma determinada paragem seja revisto pode ter implicações nos horários globais daquela linha e eventualmente de outras, sendo mais adequado aguardar-se por uma revisão geral de horários que seja ampla e atempadamente divulgado à população).

### **3.3. Qualidade do Serviço POMBUS**

A imagem do POMBUS (autocarros e paragens) é um dos aspetos que os utentes valorizam. Em tempo de pandemia, a higienização constante dos autocarros, constituiu um fator de segurança na utilização do Transporte Público.

A qualidade do serviço prestado revela-se no interesse que os utentes manifestam e pretensão que têm em ver chegar o POMBUS a todas as localidades do concelho, por ser prático e acessível a todos.

Outro fator importante, prende-se com o tarifário aplicado e oferta de horários, que permite de uma forma económica, aceder aos serviços nos horários de funcionamento, bem assim como aos horários de trabalho das empresas.

### **3.4. Desempenho da Rede**

De acordo com o disposto no Regulamento n.º430/2019 [5], designadamente no que concerne à *“informação mínima a constar no relatório anual relativo ao serviço público de transporte de passageiros previsto no artigo 7.º do regulamento (CE) 1370/2007”*, apresenta-se seguidamente um conjunto de Indicadores de Gestão relativos à “Oferta” (Indicadores I1, I2, I3, I5, I7, I21), “Procura” (Indicadores I4, I6), “Material Circulante (frota)” (Indicadores I11, I12), “Indicadores Económico-Financeiros” (I8, I9, I10), “Qualidade e Segurança” (I13, I14, I15, I16, I17, I18) e “Sustentabilidade” (I19, I20). Pretende-se dar resposta ao quadro Anexo ao documento orientador emitido pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com o título “Obrigações de Reporte e Publicitação – Regulamento n.º430/2019 e Regulamento (CE) n.º1370/2007. Nas subseções seguintes descrevem-se os Indicadores enumerados (I1 a I20), sendo que nas várias seções do presente relatório se inclui informação complementar relacionada. No Anexo II ao presente relatório inclui-se um mapa síntese que relaciona a numeração atribuída aos Indicadores descritos no presente relatório com os Indicadores de referência mencionados no Art.7.º do Regulamento (CE) 1370/2007 (AMT).

#### **3.4.1. Indicadores de Gestão**

##### **3.4.1.1. Distância percorrida na rede (I1)**

O número de circulações e a quantidade de quilómetros percorridos estão diretamente relacionadas com os calendários civil e escolar. Em 2020, o número de circulações, aumentou consideravelmente, derivado à pandemia, à extensão da rede e à decisão do município em manter a oferta, apesar do confinamento, para garantir o distanciamento

social determinado pelas autoridades de saúde. Na tabela seguinte indica-se a distância total percorrida na rede.

Tab.8 – Circuitos e distâncias percorridas no período 2016-2019.

Ano	Circulações totais no ano (circuitos integrais)	Circulações diárias (nº médio)	Quilómetros percorridos (km)
<b>2020</b>	22240	87	234540

[ fonte: dados Datacar System ]

Na tabela 9 apresentam-se os valores extraídos do software aplicativo Datacar System que permitiram determinar o número médio diário de circulações indicado na tabela anterior.

Tab.9 – Determinação do número de circulações diárias (valores médios).

<b>2020</b>		
	dias uteis	Total Circulações
<b>Periodo Normal</b>	125	12750
<b>Periodo de Férias</b>	130	9490
Totais	<b>255</b>	<b>22240</b>
Média de Circulações Diárias		<b>87</b>

[ fonte: dados Datacar System ]

Refira-se que o número de circulações diárias em horário escolar é normalmente superior ao número de circulações em período de férias. Em 2020 a diferença entre esses períodos foi reduzida, pois aumentou o período não letivo devido à pandemia, mas as circulações não foram totalmente suprimidas, pelas razões anteriormente referidas, de garantir o transporte das populações e o distanciamento social.

### 3.4.1.2. Área geográfica coberta e população abrangida (I2)

Considerando-se que a “*área geométrica coberta*” é calculada através da medição da área de influência das paragens de cada uma das linhas (desenhando-se um círculo com 300 metros de raio em cada paragem), sendo que a área total resulta do somatório das áreas de influência de cada paragem. De acordo com este critério, a rede atual apresenta uma área coberta de **35 Km<sup>2</sup>** [fonte: plantas de rede e localização georreferenciada das paragens], abrangendo 100% da população residente na área urbana de Pombal.

### 3.4.1.3. Número de paragens (I3)

A rede atual tem **281 paragens**, de diferentes tipologias, localizadas nas diferentes localidades da freguesia de Pombal.

### 3.4.1.4. Quantidade de passageiros transportados (I4)

Na tabela seguinte apresenta-se o de passageiros que utilizaram a rede TC POMBUS no período em análise.

Tab.10 – Quantidade de passageiros transportados no período 2020.

Ano	Passageiros transportados
<b>2020</b>	130187

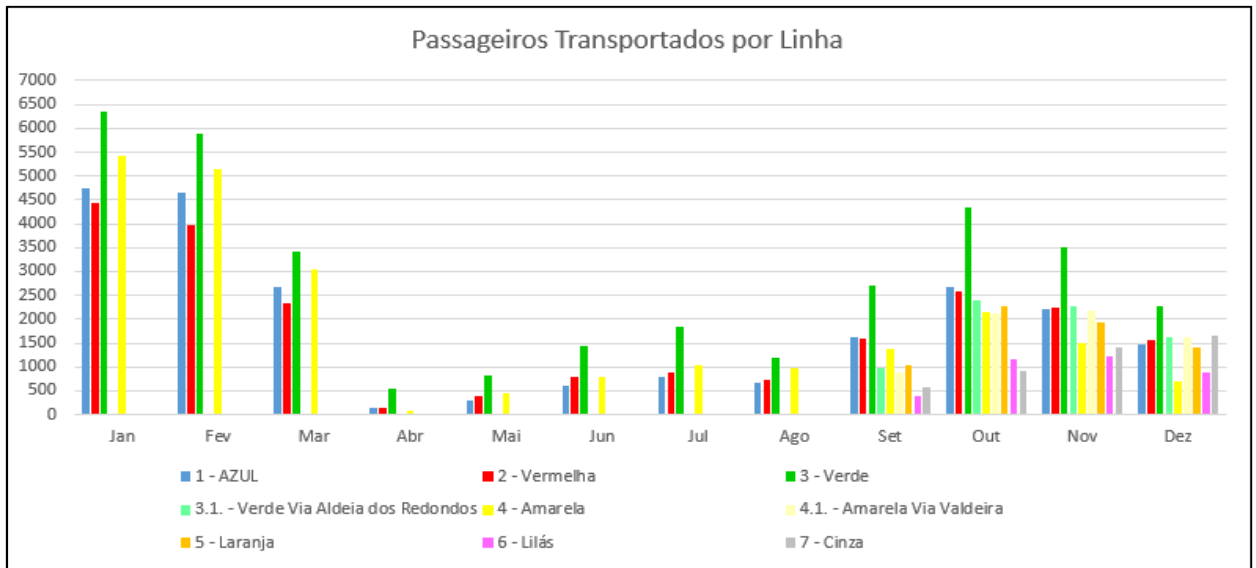
[ fonte: dados Datacar System ]

De acordo com a interpretação feita pelo gestor da rede TC POMBUS, e considerando o ano de pandemia e confinamento, o número de passageiros transportados é razoável, pois está ainda diretamente relacionado com outros fatores: i. diminuição do número de população residente, em linha com o saldo entre as taxas de mortalidade e natalidade; ii. alteração de rotinas de mobilidade da população, resultante da melhoria do nível de confiança na economia e que em parte pode justificar o incremento da utilização de viatura própria nas deslocações diárias; iii. Alterações, de necessidades de deslocação, resultante da dinâmica socioeconómica no território. Importa realçar ao anteriormente referido, que ainda assim houve um aumento de passes estudante atribuídos.



O gráfico seguinte demonstra que, apesar da pandemia e do confinamento obrigatório, e em particular nas linhas objeto de alargamento em setembro de 2020, a redução de passageiros não foi significativa. Na linha cinza, por exemplo, o número de passageiros foi aumentando.

Gráfico 1 – Quantidade mensal de passageiros por linha



### 3.4.1.5. Lugares x Quilómetros (I5)

O Indicador “lugares x quilómetros” para o ano em análise encontra-se detalhado na tabela 11.

Tab.11 – Quantidade de Lugares x Kms por viatura e por ano.

Viatura	Kms Iniciais	Kms Finais	Total Kms Percorridos	Lotação Viatura	Lotação 2/3 - COVID 19	Lugares x Quilómetros
AB17GT	0	13205	13205	35	23	308116,67
AB15GT	0	12616	12616	32	21	269141,33
AB12GT	0	11228	11228	25	17	187133,33
AB07GT	0	12875	12875	25	17	214583,33
AB06GT	0	13409	13409	25	17	223483,33
4725XA	673546	681087	7541	53	35	266448,67
2140IB	614147	621296	7149	51	34	243066,00
52GX96	469921	500983	31062	28	19	579824,00
52GX95	446611	480725	34114	28	19	636794,67
94QH28	126893	153270	26377	25	17	439616,67
69GQ44	448522	482596	34074	28	19	636048,00
69GQ43	438403	469293	30890	28	19	576613,33
			<b>234540</b>			<b>4580869,33</b>

[ fonte: dados Datacar System ]

### 3.4.1.6. Taxas de ocupação (I6)

A taxa de ocupação corresponde ao rácio «Procura média vs. Capacidade média» [1] (análise por período considerado [2], para a totalidade das linhas). A variação da taxa de ocupação (TO) é variável ao longo do dia, considerando que nos horários de ponta (início da manhã: 07:00-09:00; final de tarde: 17:00-19:00) a taxa de ocupação em algumas linhas chega a atingir 100%, e nos horários ditos em vazio esse valor pode atingir valores mínimos de 20%. No ano 2020, os lugares oferecidos são somente 2/3 da capacidade dos autocarros, em virtude da pandemia em vigor. A taxa de ocupação média ronda os 28%, derivado ao confinamento e ao facto de ser ter mantido o número de circulações.

Tab.12 – Taxa de Ocupação média anual, para a totalidade das linhas.

Ano	Passageiros Transportados	Lugares Oferecidos	TO Média
2020	130187	473218	28%

[ fonte: dados Datacar System ]

### 3.4.1.7. Frequência do serviço (I7)

O intervalo entre passagens não é constante (uniforme) em cada linha ao longo do dia. Com efeito, as passagens nas horas de ponta têm intervalo menor. Em termos médios diários, a frequência de passagem de autocarro, em cada uma das linhas existentes é a indicada na tabela 13.

Tab.13 – Frequência de passagem dos autocarros: valor médio diário.

<b>Linha</b>	<b>Intervalo de Passagens (hora:minutos)</b>
Linha 1 - Azul	01:05
Linha 2 - Vermelha	00:59
Linha 3 - Verde	00:47
Linha 3.1 - Verde (Via Aldeia dos Redondos)	01:16
Linha 4 - Amarela	01:30
Linha 4.1 - Amarela (Via Valdeira)	01:11
Linha 5 - Laranja	01:25
Linha 6 - Lilás	01:09
Linha 7 - Cinza	01:27

[ fonte: horários em vigor ]

### 3.4.1.8. Custos de operação (I8)

Para determinação dos custos de operação anuais, medidos em [euros/quilómetro], contabilizam-se as parcelas de custo seguintes: i. custo de viagem, referente às despesas de utilização de viatura (incluindo combustível, seguros, gastos de manutenção e amortização nas viaturas); ii. encargos com recursos humanos afetos (motoristas da rede).

Na tabela 14 apresentam-se os custos de operação para cada um dos anos considerados.

Tab.14 – Custos e Receitas (valores médios anuais).

Rubricas do Custo Operacional	Ano 2020
Combustíveis	44 479 €
Seguros	7 685 €
Manutenção	20 190 €
Pessoal	139 644 €
Amortizações e depreciações	102 481 €
<b>Totais</b>	<b>314 479 €</b>

Quilómetros Percorridos (Km/ano)	234540
<b>Custo da Operação (€/Km)</b>	<b>1,34 €</b>

Passageiros Transportados (Pax/ano)	130187
<b>Custo médio por Passageiro (€/pax)</b>	<b>2,42 €</b>

Receita Total da bilhética (€/ano)	36 370 €
<b>Receita Média por Passageiro Bilhética (€/pax)</b>	<b>0,28 €</b>
Receita Total Bilhética + CMP (€/ano)	345 522 €
<b>Receita Média por passageiro inclui Clientes Internos (€/pax)</b>	<b>2,65 €</b>

[ fonte: dados Datacar System + Resultados dos Exercício Contabilístico 2020]

Os custos da operação em 2020 fixa-se 1,34€/km, valor médio dos últimos quatro anos, porque apesar de aumento de custos com a aquisição de frota e a admissão de novos colaboradores para o serviço, também houve um aumento significativo dos quilómetros percorridos, em consonância com o alargamento da rede.

#### 3.4.1.9. Custo médio por passageiro transportado (I9)

O valor deste Indicador para o ano em análise é de **2,42€** por passageiro transportado, como demonstrado na tabela 14.

### 3.4.1.10. Receita média equivalente por passageiro (I10)

Os valores deste Indicador para o ano em análise constam na tabela 14. Contabilizando somente as receitas diretas (bilhetes, passes vendidos e PART), a receita média é de **0,28€** por passageiro transportado. Se for tida em conta as receitas indiretas (provenientes da comparticipação por cada uma das áreas funcionais que beneficiam com a operação realizada pela rede TC POMBUS), o valor médio é de **2,65€** por passageiro transportado.

### 3.4.1.11. Número de veículos da frota (I11)

No ano 2020, houve um investimento em cinco novos mini autocarros, para fazer face ao alargamento da Rede. Houve também a homologação de duas viaturas, já propriedade do Município, que foram afetadas ao Transporte Urbano, com a obtenção do respetivo licenciamento. A frota afeta à rede TC POMBUS é atualmente composta por 13 viaturas, conforme consta na tabela 15, onde se inclui informação adicional relevante sobre cada uma das viaturas.

Tab.15 – Características dos veículos da rede POMBUS.

Veículo	Combustível	Norma Ambiental	Lotação	Lotação COVID	Ano de Fabrico	Acessibilidade a Mobilidade Condicionada	Sistema de Bilhética	Sistema de Informação ao Público em tempo Real	Wi-fi
AB17GT	Gasóleo	Euro VI D	35	23	2020	Sim	Sim	Sim	Não
AB15GT	Gasóleo	Euro VI D	32	21	2020	Sim	Sim	Sim	Não
AB12GT	Gasóleo	Euro VI D	25	17	2020	Sim	Sim	Sim	Não
AB07GT	Gasóleo	Euro VI D	25	17	2020	Sim	Sim	Sim	Não
AB06GT	Gasóleo	Euro VI D	25	17	2020	Sim	Sim	Sim	Não
4725XA	Gasóleo	Euro III	53	35	2004	Não	Sim	Sim	Não
2140IB	Gasóleo	Euro II	51	34	1997	Não	Sim	Sim	Não
5225PL	Gasóleo	Euro II	15	10	2000	Não	Sim	Não	Não
52GX96	Gasóleo	Euro IV	28	19	2008	Sim	Sim	Sim	Sim
52GX95	Gasóleo	Euro IV	28	19	2008	Sim	Sim	Sim	Sim
94QH28	Gasóleo	Euro VI	25	17	2015	Sim	Sim	Sim	Não
69GQ44	Gasóleo	Euro IV	28	19	2008	Sim	Sim	Sim	Sim
69GQ43	Gasóleo	Euro IV	28	19	2008	Sim	Sim	Sim	Sim

[ fonte: documentação técnica dos veículos ]

### 3.4.1.12. Idade média da frota (I12)

A idade das viaturas ao serviço da rede POMBUS indica-se na tabela 16.

Tab.16 – Características dos veículos da rede POMBUS.

<b>Média de Idade da Frota</b>	
<b>Viatura</b>	<b>2020</b>
AB17GT	0
AB15GT	0
AB12GT	0
AB07GT	0
AB06GT	0
4725XA	16
2140IB	23
5225PL	20
52GX96	12
52GX95	12
94QH28	5
69GQ44	12
69GQ43	12
<b>Média</b>	<b>9,33</b>

[ fonte: livrete dos veículos ]

### 3.4.1.13. Índice de regularidade IR (I13)

Durante o período em análise (2020) não houve serviços suprimidos, sendo assegurada a totalidade dos serviços programados, inclusive durante o período de confinamento.

I13 = 0 (ano 2020)

#### **3.4.1.14. Índice de pontualidade IP (I14)**

Este Indicador, calculado através da fórmula  $[\text{N}^\circ \text{ de serviços com atraso inferior ou igual a 5 minutos} / \text{N}^\circ \text{ total de serviços programados}]$ , não se registou ou não manifesta relevância, pois num ano amplamente marcado pela pandemia, não existiram fatores externos que implicassem quaisquer atrasos. Os horários previstos foram cumpridos.

#### **3.4.1.15. Satisfação do utente (I15)**

A satisfação do utilizador da rede POMBUS é uma preocupação constante do Município. Todo o funcionamento da rede tem por base a satisfação das necessidades do utilizador, pelo que a gestão da rede é norteadada por esse pressuposto.

A atual dimensão da rede cinge-se à Freguesia de Pombal. Aliada ao conhecimento dos trabalhadores do POMBUS e à facilidade de comunicação através dos diversos meios ao dispor, entre o utente e o Município, permitem um constante feedback do funcionamento da rede e aferir a satisfação do utente. Este procedimento aliado ao tratamento efetuado às reclamações/sugestões recebidas permite manter o grau de satisfação do utilizador. Prevê-se a realização de novo inquérito de satisfação do utente após a pandemia.

#### **3.4.1.16. N° de reclamações por motivo (I16)**

As reclamações rececionadas pelo Município de Pombal durante o período em análise surgiram após a implementação da extensão da rede, relativas a:

- i. pedidos para que a rede POMBUS passe por lugares que atualmente se encontram fora da cobertura geográfica da rede, pendentes de decisão política, reestruturação da rede, com afetação de colaboradores e aquisição de autocarros.
- ii. pedidos/reclamações por os horários estarem em desconformidade com os horários escolares. Note-se que todas as situações foram analisadas e ajustadas, às necessidades, contudo mantém-se a importância em se assegurar o comprometimento da Direção dos Agrupamentos Escolares e Escolas de Pombal relativamente à estabilidade dos horários escolares, para que os horários da rede POMBUS possam também estabilizar em conformidade.

A tabela 17 regista as reclamações e sugestões rececionadas pelo município e respondidas durante o ano de 2020.

Tab.17 – Registo de Reclamações e sugestões rececionadas em 2020.

Reclamações por Motivo				
Tipo (reclamação / sugestão)	Meio de comunicação (livro, e-mail, carta, site, ...)	Assunto	Data de entrada (dia-mês-ano)	Data de resposta (dia-mês-ano)
Reclamação	e-mail	Reclamação desfasamento de horários do POMBUS e horários Escolares	02/09/2020	01/10/2020
Sugestão	e-mail	Sugestão/Pedido alteração do percurso do POMBUS na localidade de Aldeia dos Redondos	07/09/2020	07/09/2020
Sugestão	e-mail	Sugestão/Pedido de Passagem do POMBUS pela localidade do Casal Velho	15/09/2020	01/10/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação horários Linha Verde	15/09/2020	24/09/2020
Sugestão	e-mail	Sugestão/Pedido de colocação de Paragem no Entroncamento dos Afonsos	14/09/2020	13/10/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação desfasamento Horários Linha Laranja com os Horários da Escola Marquês de Pombal	17/09/2020	24/09/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação Linha Azul, redução de Paragens na Gualdim Pais	17/09/2020	24/09/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação horários Linha Cinza	18/09/2020	24/09/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação horários Linha Cinza	18/09/2020	12/10/2020
Reclamação	e-mail	Abaixo Assinado Reclamação horários Linha Cinza	28/09/2020	12/10/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação horário 13h10 da linha vermelha - Desfasamento com horário Escola marquês de Pombal	28/09/2020	29/09/2020
Reclamação	Requerimento	Reclamação falta Transporte na Localidade de Reguengo. Requerer que o POMBUS sirva esta localidade	28/09/2020	28/09/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação horário 12h00 Linha Cinza. Sugestão de antecipação de 1h00	30/09/2020	01/10/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação falta de Transporte na localidade de Arroteia. Requerer que o POMBUS sirva a localidade.	06/10/2020	06/10/2020
Reclamação	Requerimento	Reclamação falta Transporte na localidade de Vérgo. Requerer que o POMBUS sirva a localidade	06/10/2020	06/10/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação horários Linha Lilás	13/10/2020	19/10/2020
Reclamação	e-mail	Reclamação Horários Linha Verde	26/10/2020	27/10/2020

[ fonte: dados Gestor da Rede POMBUS ]

#### 3.4.1.17. Nº de acidentes de viação (I17)

No período compreendido entre janeiro e dezembro de 2020 não houve acidentes a registar.



### 3.4.1.18. Nº de incidentes de segurança (I18)

Durante o período em análise (2016-2019) ocorreram incidentes de segurança (*security*).

I18 = 0 (anos 2016, 2017, 2018, 2019)

[ fonte: dados Gestor da Rede POMBUS ]

### 3.4.1.19. Emissões de GEE (I19)

A emissão de gases com efeitos de estufa ocorrida durante o período em análise foi determinada a partir dos consumos de combustível das viaturas ao serviço da rede POMBUS, considerando-se que 1 litro emite 2,62 kg de CO<sub>2</sub> (GEE). Na tabela seguinte apresentam-se os valores para o ano 2020.

Tab.18 – Emissões de Gases com Efeitos de Estufa [tCO<sub>2</sub>eq].

Emissões de Gases com Efeitos de Estufa [tCO <sub>2</sub> eq].	
2020	111,30546

[ fonte: dados Gestor da Rede POMBUS ]

### 3.4.1.20. Consumo de gasóleo (I20)

Na tabela seguinte indicam-se os consumos de gasóleo no período em análise pelas viaturas ao serviço da rede POMBUS.

Tab.19 – Consumo de Gasóleo [litros].

Ano	Consumo Combustível
2020	42483

[ fonte: dados Gestor da Rede POMBUS ]

### 3.4.1.21. Velocidade Média (I21)

Na tabela seguinte indicam-se as velocidades médias praticadas na rede no período em análise, distinguindo-se as situações de ponta (P) e fora de ponta.

Tab.20 – Velocidade Média em horário de ponta (P) e não ponta [Km/h].

<b>Velocidade Média em horário de ponta (P) e não ponta [Km/h].</b>				
<b>Linha</b>	<b>Vm (P Matinal)</b>	<b>Vm (P Vespertina)</b>	<b>Vm</b>	<b>Média</b>
Linha 1 - Azul	17	15,9	16,8	<b>16,57</b>
Linha 2 - Vermelha	20	18,6	22,6	<b>20,4</b>
Linha 3 - Verde	25	27	17	<b>23</b>
Linha 3.1 - Verde (Via Aldeia dos Redondos)	24	24	24	<b>24</b>
Linha 4 - Amarela	20,4	20	18	<b>19,47</b>
Linha 4.1 - Amarela - Via Valdeira	19,7	19,7	22,5	<b>20,63</b>
Linha 5 - Laranja	26	26,3	23,8	<b>25,37</b>
Linha 6 - Lilás	25,7	24,2	24,5	<b>24,8</b>
Linha 7 - Cinza	27	26,6	26	<b>26,53</b>
<b>Velocidade Média km/h</b>				<b>22,31</b>

[ fonte: dados Gestor da Rede POMBUS ]

## 4. Planeamento da Rede

A rede POMBUS contribui de para estimular e dinamizar a economia local, em dias de realização da feira semanal e nos demais dias da semana, uma vez que a área geográfica de cobertura abrange aquele evento, diversos centros comerciais e o mercado municipal. Da mesma forma, ao proporcionar a ligação física entre diferentes zonas da cidade, contribui para dinamizar o fluxo de pessoas nas suas deslocações para instituições de ensino, locais de trabalho, entidades de apoio à saúde pública e

diversos serviços públicos, constituindo dessa forma um agente dinamizador da vida na comunidade. Importa a este propósito referir que a rede POMBUS apresenta paragens sobrepostas com outros operadores rodoviários (e.g. Transdev), proporcionando de forma combinada um número maior de oportunidades de mobilidade aos cidadãos, para além de que a paragem do Largo do Cardal (ponto focal da rede) se encontra próxima da Estação Ferroviária permitindo assim a transferência modal.

O Município de Pombal, simultaneamente autoridade e operador de transporte, continuará a enveredar os esforços e meios para garantir a mobilidade dos munícipes, nomeadamente, com o transporte a pedido, a implementar num futuro próximo, direcionado às populações e locais que atualmente não são servidas por nenhum serviço de transporte público.

---

## 5. Considerações Finais

No presente Relatório de Atividades, referente ao ano de 2020, descreve-se em linhas gerais o funcionamento da rede TC POMBUS e o desempenho evidenciado segundo vários parâmetros considerados relevantes. Os dados recolhidos permitem concluir que a rede **cumpriu a sua missão** (*“Proporcionar à população de Pombal um serviço de transporte público urbano em condições adequadas de conforto e segurança, com tempos de espera e de viagem compatíveis com as suas expectativas e necessidades, contribuindo para promover a inclusão social e o desenvolvimento económico da região.”*), **respeitando integralmente o disposto no Regulamento** vigente da rede POMBUS, e tendo conseguido **cumprir os objetivos fundamentais, mesmo em tempos de pandemia e confinamento**, entre os quais:

1. Promover a mobilidade sustentável e potenciar a utilização da rede POMBUS como transporte alternativo nas deslocações da população dentro da freguesia de Pombal;
2. Incrementar a eficiência da rede POMBUS, melhorando o funcionamento das várias linhas nos diferentes períodos da semana e do dia, ajustando os horários à Procura;
3. Adequar a frota de autocarros às necessidades dos atuais utilizadores e avaliar a necessidade de reforçar o número de viaturas ao serviço;
4. Promover a articulação com outros transportes públicos rodó e ferroviários, contribuindo dessa forma para a melhoria da mobilidade dos cidadãos em Pombal;
5. Valorizar a dimensão social da rede POMBUS, assegurando um serviço público de qualidade que contribua para aproximar gerações (jovens em idade escolar, população em idade ativa e seniores).

O **balanço do período em apreço revela-se assim muito positivo**, tendo o alargamento da rede sido reconhecido pelos munícipes e populações beneficiárias. Constitui-se como um novo desafio para a melhoria contínua da rede POMBUS, a pretensão da generalidade dos fregueses, que consiste em analisar a viabilidade do alargamento da rede a todo o Concelho de Pombal. Nesse âmbito, sugere a possibilidade de a rede POMBUS como pilar estratégico de um sistema integrado de mobilidade a desenvolver em todas as freguesias.

O planeamento estratégico de um sistema integrado de mobilidade centrado numa rede sustentável de transporte coletivo (TC) público é essencial para a coesão social e territorial e para a qualidade de vida da população. A rede de TC POMBUS do município de Pombal visa proporcionar aos cidadãos um serviço público de qualidade, em condições de conforto adequadas e prevendo tempos de espera e viagem aceitáveis, salvaguardando os requisitos aplicáveis em matérias de segurança de passageiros e capacidade de resposta às necessidades de mobilidade de vários segmentos/perfis de utilizadores (jovens em idade escolar, população ativa, população sénior, etc.), garantido princípios de sustentabilidade económica, ambiental e social. Considerando os benefícios sociais que a rede de TC POMBUS proporciona à população servida, pretende-se otimizar os recursos existentes e avaliar a possibilidade de extensão do serviço, considerando as necessidades de mobilidade e acessibilidade da população

atual e futura (inclui a procura potencial que é possível captar, como sejam os utilizadores atuais do transporte individual em automóvel que realizem viagens no interior da freguesia de Pombal de curta duração que passem a utilizar o serviço desta rede de TC). A transferência de deslocações do transporte individual para o TC POMBUS está também associada a benefícios ambientais para toda a comunidade.

Estando os fatores mais valorizados numa rede de transportes coletivos globalmente bem classificados na avaliação da rede atual, existem oportunidades de melhoria da rede POMBUS sobretudo no que concerne ao alinhamento de horários com outros operadores, qualidade das paragens e itinerários. O alargamento da cobertura da rede a novas localidades do Concelho de Pombal, juntamente com a revisão pontual dos itinerários e paragens existentes, no contexto de desenvolvimento do sistema integrado de mobilidade +POMBUS (inclui serviço regular e a pedido), são iniciativas que decerto contribuirão para que este serviço de transporte público prossiga com êxito a sua missão.

# ANEXO I

## Prestação de Contas POMBUS referentes ao ano 2020

### Mapa dos custos e proveitos

(Unidade: €)

Entidade: Município de Pombal

Ano 2020

Rúbricas	TRANSPORTES URBANOS (DIRECTOS)	TRANSPORTES URBANOS (INDIRECTOS) 10%	OUTRAS ATIVIDADES DO MUNICIPIO	Total
CMVMC-Combustíveis				
CMVMC-Outros	455,34		142 664,10	143 119,44
<b>CMVMC</b>	<b>455,34</b>	<b>0,00</b>	<b>142 664,10</b>	<b>143 119,44</b>
FSE-Subcontratos		37,75	68 268,64	68 306,39
FSE-Eletricidade		1 247,28	1 728 182,53	1 729 429,81
FSE-Combustíveis	44 478,97		512 715,53	557 194,50
FSE-Material de escritório	73,10		32 972,13	33 045,23
FSE-Rendas de edifícios			43 655,69	43 655,69
FSE-Alugueres de equipamentos			35 304,57	35 304,57
FSE-Comunicações-portes de correio			163 128,49	163 128,49
FSE-Comunicações-telefones/telemóveis			50 225,61	50 225,61
FSE-Comunicações-internet			0,00	
FSE-Seguros- Multirriscos		78,92	86 696,08	86 775,00
FSE-Seguros- Responsabilidade civil			47 872,29	47 872,29
FSE-Seguros- Frota	7 605,87		38 350,17	45 956,04
FSE-Transporte de mercadorias			0,00	
FSE-Honorários			340 987,36	340 987,36
FSE-Contencioso e notariado			0,00	
FSE-Conservação e reparação	20 190,10		891 171,23	911 361,33
FSE-Publicidade e propaganda	382,50		146 084,39	146 466,89
FSE-Limpeza, higiene e conforto	54,91	1 907,60	396 788,30	398 750,81
FSE-Trabalhos especializados	23 936,24	8,95	1 819 098,11	1 843 043,30
FSE- Outros FSE	507,96	28,31	4 489 335,84	4 489 872,11
<b>FSE</b>	<b>97 229,65</b>	<b>3 308,80</b>	<b>10 890 836,97</b>	<b>10 991 375,42</b>
Custos com pessoal	211 519,69	18 062,62	8 602 639,82	8 832 222,13
Amortizações e depreciações do exercício	100 833,19	1 648,15	13 986 738,93	14 089 220,27
Provisões (aumentos)			355 304,67	355 304,67
Outros custos e perdas operacionais			7 346 674,70	7 346 674,70
Custos e perdas financeiros			45 214,23	45 214,23
<b>TOTAL</b>	<b>410 037,87</b>	<b>23 019,57</b>	<b>41 370 073,42</b>	<b>41 803 130,86</b>

#### Proveitos

72.03.03.3.2

75.1.1.2.9.9.13

TRANSPORTES URBANOS	
PMBU + PMB1	24 215,06
PART	12 155,00
<b>Total</b>	<b>36 370,06</b>

## ANEXO II

### Mapa Geral de Indicadores

(cf. informação mínima a constar no relatório anual de atividades,  
de acordo com o Art.7.º do Regulamento (CE) 1370/2007)

Dimensão	Indicador de referência (CE) 1370/2007	Indicador relatório (seção 3.4)
Identificação do Serviço Público	Mapa do município com o desenho das rotas (linhas) contratadas e identificação das povoações com mais de 40 habitantes.	I2, I3
Oferta	N.º de linhas exploradas e respetiva extensão.	I1, I2, I3
	N.º de circulações.	I1, I7
	N.º de veículos.km produzidos.	I11
	N.º de lugares.km produzidos.	I5
Procura	N.º de passageiros transportados.	I4
	N.º de passageiros.km transportados.	I4
	Taxa de ocupação média anual da frota.	I8
Material circulante (frota)	Número de veículos da frota por:	I11
	Idade média da frota.	I12
Indicadores Económico-Financeiros	Receitas tarifárias anuais por título de transporte.	I10
	Gastos totais da Autoridade de Transporte com o serviço público de transporte de passageiros, por contrato, discriminando a seguinte informação:	I8, I9
Qualidade e segurança	Índice de regularidade (IR).	I13
	Índice de pontualidade (IP5).	I14
	Resumo dos resultados do último inquérito de satisfação realizado aos passageiros e potenciais passageiros.	I15
	N.º de reclamações por motivo.	I16
	N.º de acidentes de viação ( <i>safety</i> ), por tipo de acidente.	I17
	N.º de incidentes de segurança ( <i>security</i> ).	I18
Sustentabilidade	Emissões de gases com efeito de estufa (GEE) associado à prestação do serviço de transporte de passageiros.	I19
	Consumo anual de energia, por fonte de energia (gasóleo, GPL, gás natural, eletricidade e outros).	I20

## ANEXO III

### Extrato do Relatório de Gestão do Município de Pombal do Ano 2020

- **TRANSPORTES PÚBLICOS**

---

67/429



### RELATÓRIO DE GESTÃO

EXERCÍCIO DE 2020

- O Ano de 2020 foi um ano caracterizado pela pandemia, havendo necessidade de articulação com os operadores de transporte público e escolar, por forma a garantir a mobilidade da população.
- De referir que o reajustamento de turmas e horários dos agrupamentos escolares implicaram uma reformulação da oferta, bem assim como uma aumento de circulações devido ao cumprimento da lotação, passando em alguns percursos a haver duplicação de oferta.
- **POMBUS**
- Apesar da situação pandémica, em setembro de 2020 concretizou-se o projeto de implementação da extensão da Rede POMBUS.
- Incrementou-se 9 linhas de circulação, traduzindo-se num aumento de 142 para 280 paragens e em termos de quilómetros percorridos, passou-se de 782 kms diários para 1150 kms diários, servindo todas as localidades da freguesia de Pombal.
- Estimava-se uma utilização aproximada de 254000 passageiros por ano, o que não aconteceu devido ao confinamento geral derivado da Pandemia COVID19.
- Para implementação do projeto foram admitimos 9 colaboradores, motoristas de transporte urbano e adquiridas 5 novas viaturas.
- Elaborou-se o Relatório de Atividades do POMBUS de 2016 a 2019, tendo sido submetido à AMT para apreciação.
- Elaborou-se uma proposta de regulamento de transportes coletivos de Pombal, tendo sido submetido à AMT para parecer prévio vinculativo.
- Iniciou-se a implementação de um Sistema de Apoio à Exploração e Informação ao Público em tempo Real, com instalação de painéis informativos nas principais paragens e no interior dos autocarros.
- Em termos de utilização em 2020 houve um decréscimo de passageiros, devido ao confinamento geral derivado da Pandemia, tendo sido transportados 130187 passageiros.
- Apesar do confinamento geral, salienta-se que os Transportes Urbanos de Pombal, não cessaram a atividade, assegurando a mobilidade dos utentes, particularmente daqueles em situação social e económica mais desfavorecida, permitindo as suas deslocações aos serviços essenciais e inadiáveis.