

# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE LEIRIA

## *Sessão de participação de stakeholders*

08/07/2025



desenhamos cidades  
gerimos mobilidades

# A URGÊNCIA DA DESCARBONIZAÇÃO

**CO<sub>2</sub>**  
Dióxido de Carbono

**CO**  
Monóxido de Carbono

**NO<sub>x</sub>**  
Óxido de Azoto

**O<sub>3</sub>**  
Ozono

**C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>**  
Benzeno

**SO<sub>2</sub>**  
Dióxido de Enxofre

**PM**  
Partículas



# \_AS CIDADES bloqueadas



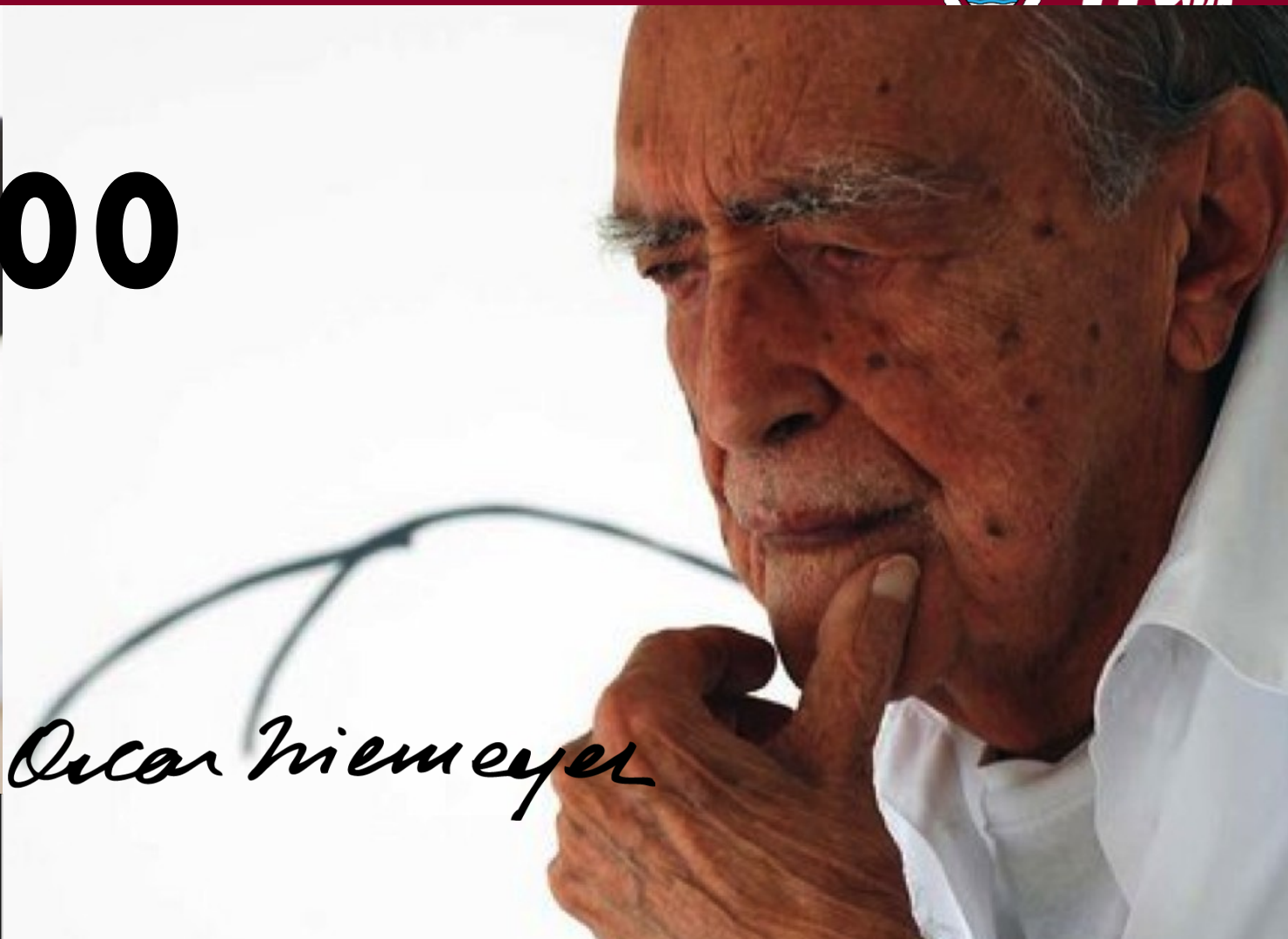
# \_AS CIDADES segregadas





*Manoel de Oliveira*

100



*Oscar Niemeyer*

Viver até mais tarde, trabalhar até mais tarde

A photograph of two elderly women driving a red convertible car. The woman in the driver's seat is wearing a blue and yellow striped shirt and sunglasses. The woman in the passenger seat is wearing a blue and white floral shirt, a pink visor, and sunglasses. Both women have their arms raised in the air, suggesting a joyful and active lifestyle. The background shows a clear blue sky and a road.

novos estilos de vida

## OCDE

Em **2050** cerca de **30%** terão mais **65 anos**

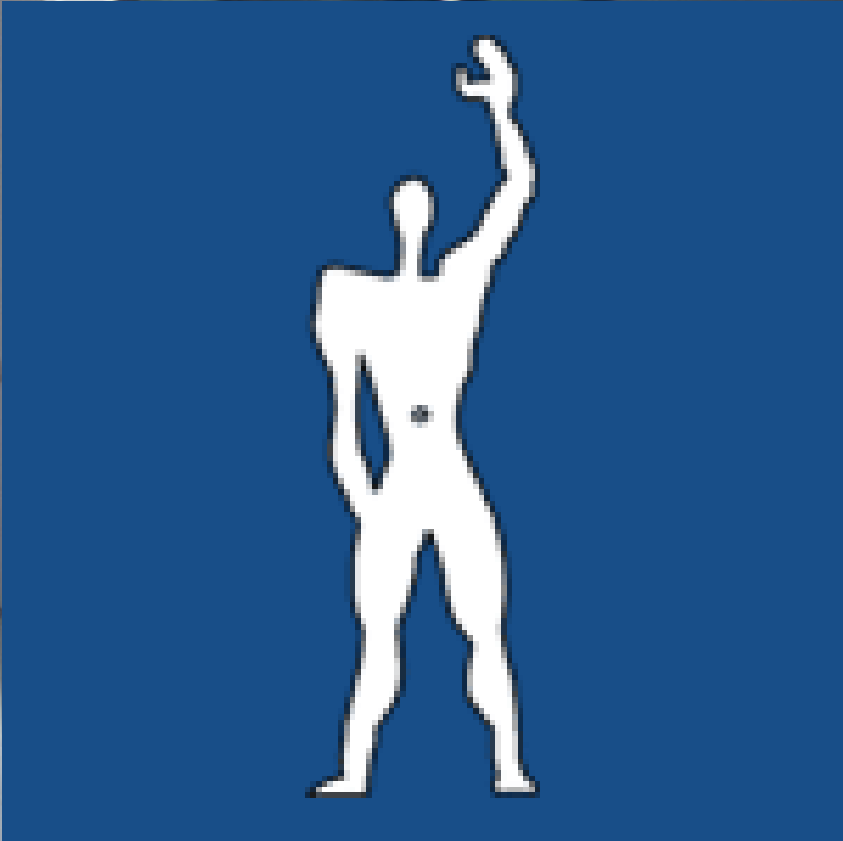
Em **2050** cerca de **40%** terão mais **60 anos**



**A nova vida profissional da Mulher**



“A CIDADE VISTA PELA  
janela do carro dos pais”



**MOBILIDADE REDUZIDA**



# PANDEMIAS



**APAGÕES**

# Na última década, a estrada foi a principal causa externa de morte de jovens

Estudo do Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses conclui que, nas estradas e ruas portuguesas, morreram 212 crianças e adolescentes, entre 2014 e 2023.

Camilo Soldado

23 de Maio de 2025, 8:45



**NAS ESTRADAS E RUAS PORTUGUESAS**

**NOS ÚLTIMOS 10 ANOS**

**MORRERAM**

**212 CRIANÇAS E ADOLESCENTES**

# Redução de 3% na Mortalidade Rodoviária na UE em 2024: Portugal Entre os Países com Maior Risco

## MORTALIDADE NAS ESTRADAS EUROPEIAS EM 2023

por utentes da estrada e (outro) veículo envolvido no acidente

### NUMA COLISÃO COM

MORTES	PEÕES	UTILIZADORES DE TROTINETA	CICLISTAS	CICLOMOTORISTAS	MOTOCICLISTAS	OCUPANTES DE AUTOMÓVEL	OCUPANTES DE PESADOS (<3.5T)	OCUPANTES DE PESADOS (>3.5T)	OCUPANTES DE AUTOCARRO	OUTRO/DESCONHECIDO	SEM OUTRO VEÍCULO ENVOLVIDO	TOTAL
PEÕES	40	3	27	13	100	2378	452	414	139	172	46	3698
UTILIZADORES DE TROTINETA	1	0	1	0	2	43	5	7	2	3	46	110
CICLISTAS	13	3	45	10	36	880	158	172	43	74	514	1948
CICLOMOTORISTAS	2	0	1	9	7	201	36	32	2	17	181	488
MOTOCICLISTAS	13	3	10	3	99	1495	246	167	39	92	1324	3491
OCUPANTES DE AUTOMÓVEL	7	0	4	4	25	2740	558	1342	148	214	4014	9056
OCUPANTES DE PESADOS (<3.5T)	2	0	0	0	0	108	60	194	11	20	256	651
OCUPANTES DE PESADOS (>3.5T)	1	0	0	0	1	28	7	150	3	10	133	333
OCUPANTES DE AUTOCARRO	0	0	0	0	0	14	3	16	3	4	50	90
OUTRO/DESCONHECIDO	1	0	0	1	1	124	27	40	5	26	294	519
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>9</b>	<b>88</b>	<b>40</b>	<b>271</b>	<b>8011</b>	<b>1552</b>	<b>2534</b>	<b>395</b>	<b>632</b>	<b>6812</b>	<b>20384</b>

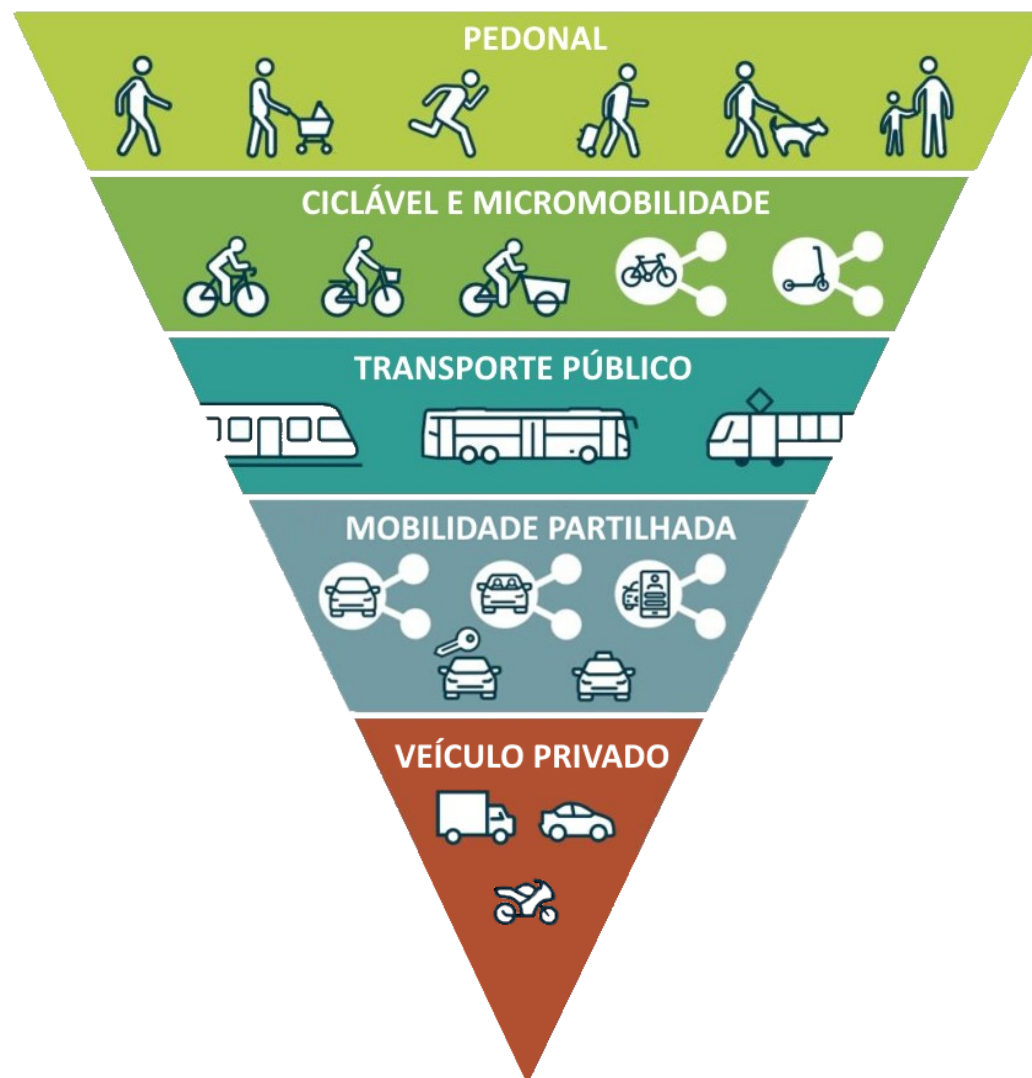
Methodological note: the data cover fatalities in single-vehicle crashes and crashes involving one or more traffic units. For the majority of fatal crashes, only one other vehicle is involved in the crash. For multi-vehicle crashes, the 'main vehicle' is the heaviest of the vehicles involved as this tends to be responsible for the most serious consequences. As a result, the figures in each column likely underestimate the number of cases a particular vehicle was involved in a crash. E-scooters include other forms of motorised micro-mobility devices. Source: EU CARE database on road crashes.

Data refer to the year 2023 except for LV (2020), IE (2021), CZ, EL, CY, MT, SE (2022)



**Portugal continua acima da média europeia em termos de vítimas mortais por milhão de habitantes**

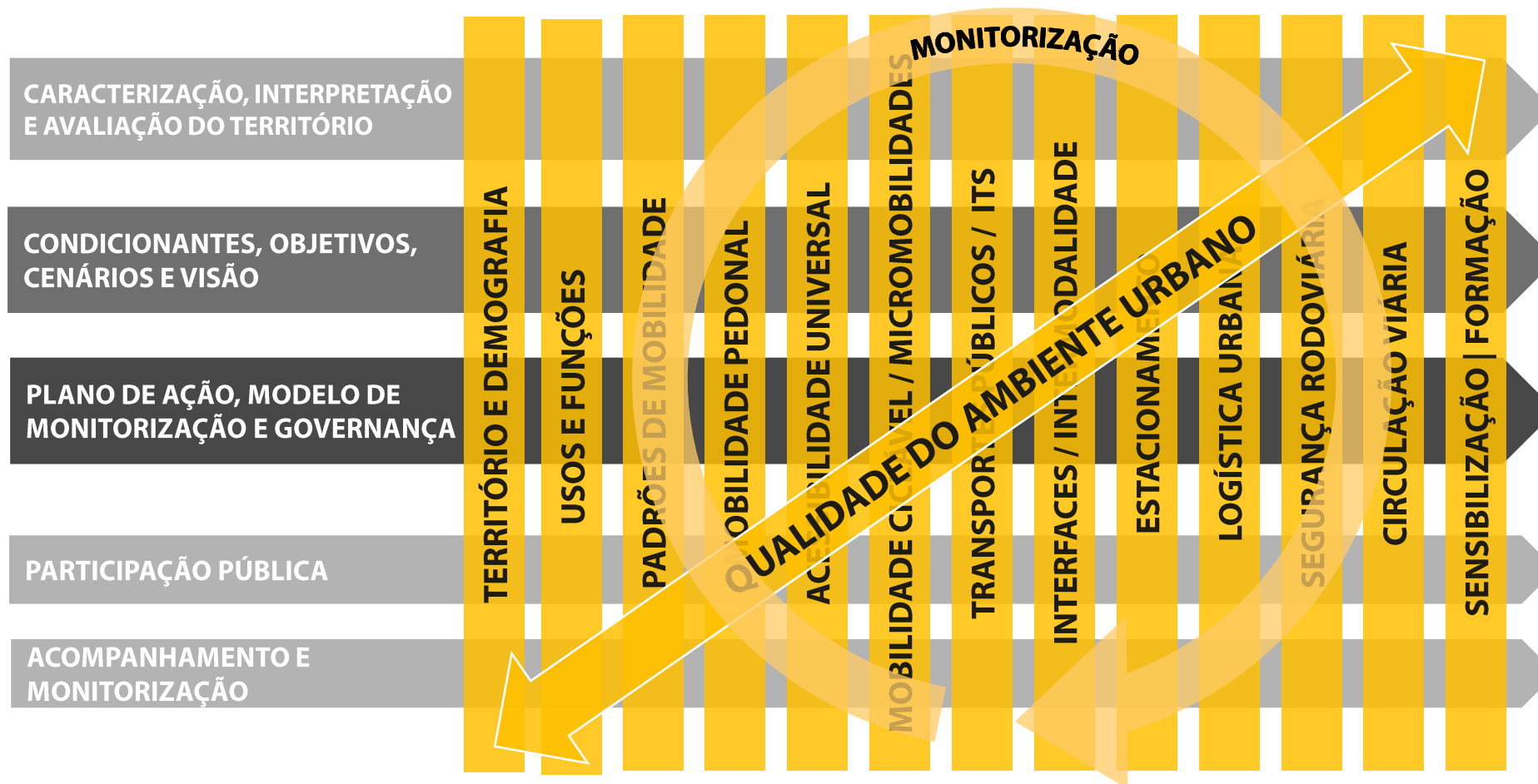
# O paradigma atual (e incontornável) da mobilidade urbana





HUMANIZAÇÃO

# As temáticas do PMUS – Planos de Mobilidade Urbana Sustentável

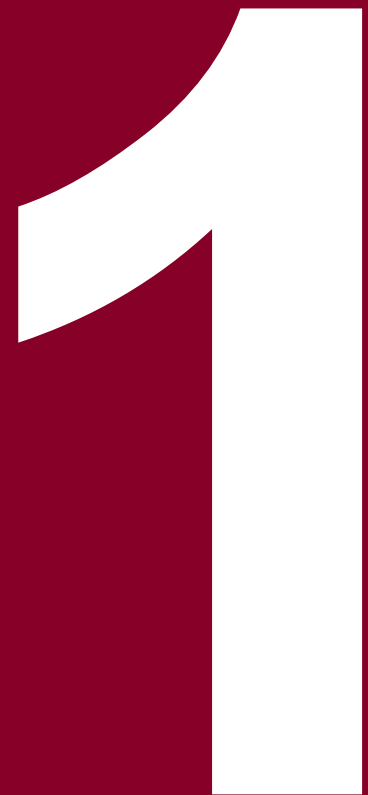


# Caracterização e Diagnóstico

*(sumária)*



# Território e Padrões de Mobilidade



# A RTE-T - rede transeuropeia de transportes (Reg. UE 2024/1679), os Nós Urbanos e o PMUS

A RTE-T é o pilar da política europeia de **infraestruturas**, definindo os requisitos da infraestrutura física, dos seus equipamentos e sistemas.

Pretende criar condições favoráveis, em termos de infraestrutura, para **tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis, acessíveis e inclusivos**.

Define **nós urbanos**, enquanto cidades mais relevantes a nível europeu, constituindo-se como a **linha da frente para a descarbonização**.



# A RTE-T - rede transeuropeia de transportes (Reg. UE 2024/1679), os Nós Urbanos e o PMUS

**NÓ URBANO:** território com papel fundamental na RTE-T enquanto ponto de partida/destino (*last-mile*) para passageiros e mercadorias, constituindo pontos de transferência modal.

-Foram definidos **432 nós urbanos na UE.**

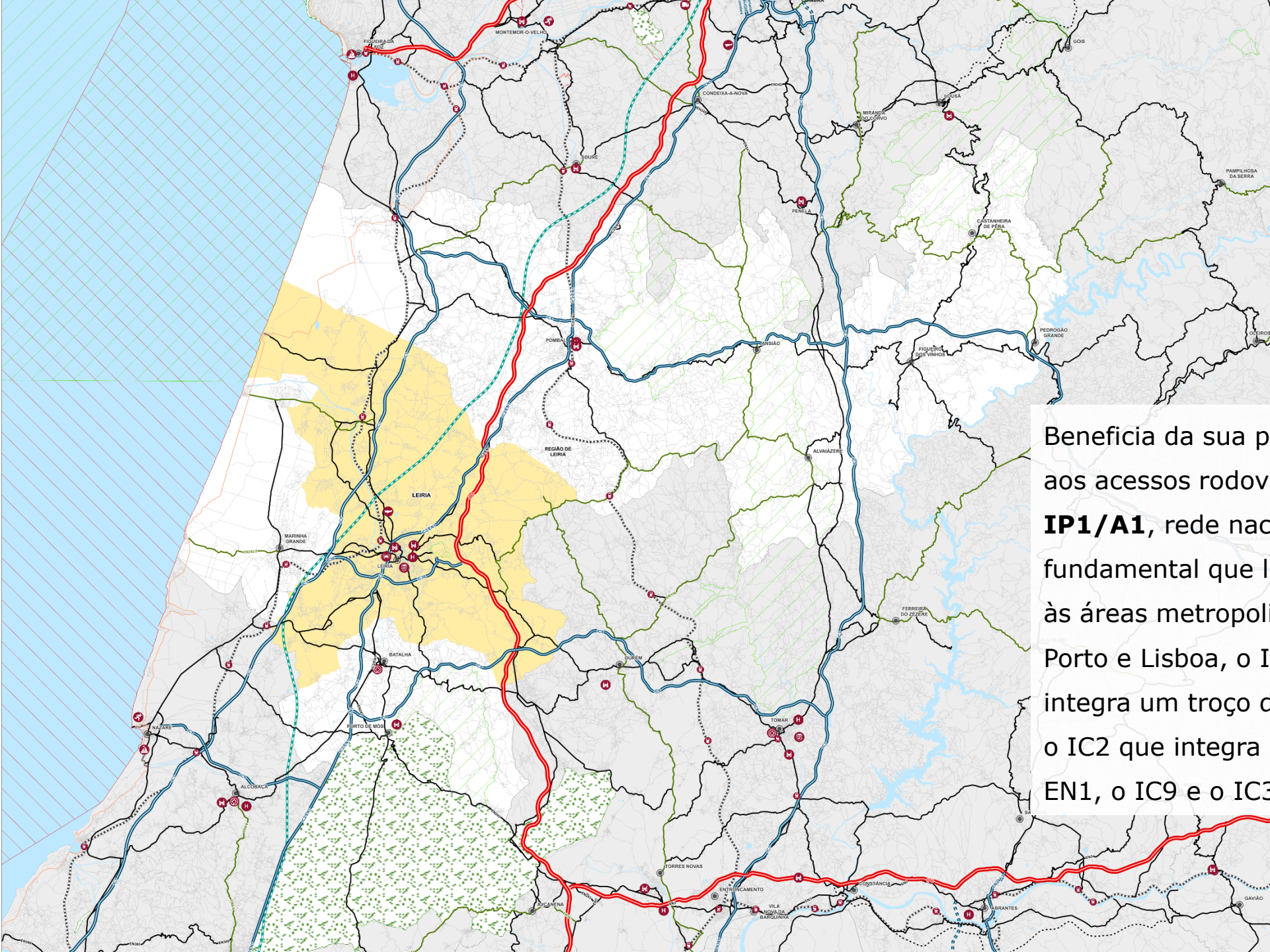
-**Leiria** é um dos 13 nós urbanos portugueses.

-Obrigatoriedade de **elaborar e iniciar implementação do PMUS** até 2027.

-Obrigatoriedade de **desenvolver interface multimodal** de passageiros até 2030;

-Obrigatoriedade de **desenvolver interface multimodal** de mercadorias até 2040.

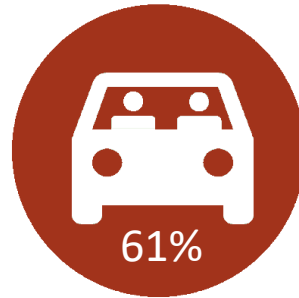




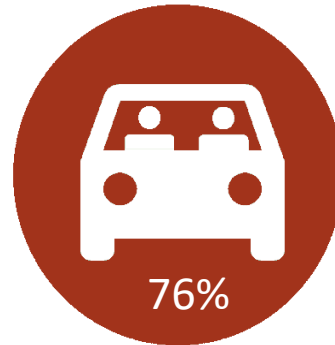
Beneficia da sua proximidade aos acessos rodoviários como o **IP1/A1**, rede nacional fundamental que liga o concelho às áreas metropolitanas de Porto e Lisboa, o IC1 que integra um troço da **A8 e A17**, o IC2 que integra a **A19** e a EN1, o IC9 e o IC36/A8.

*Que contributo, individual e coletivo, podemos e queremos dar para evitar este percurso ascendente de utilização do automóvel?*

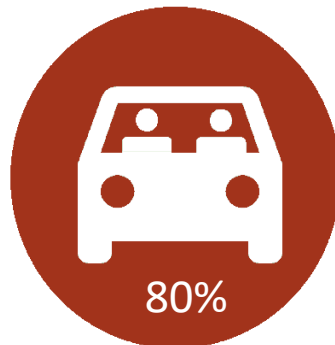
CENSOS  
**2001**



CENSOS  
**2011**

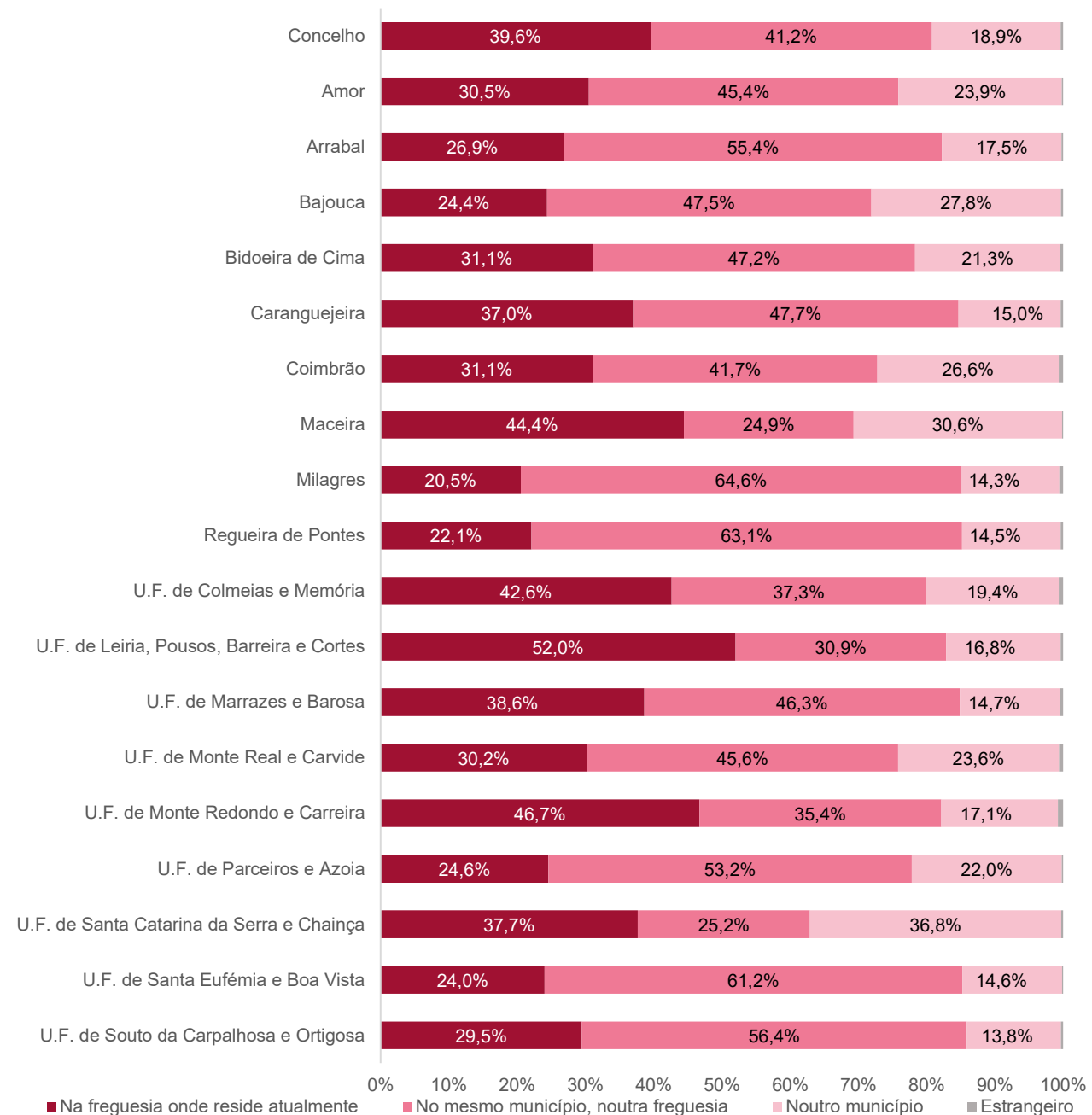


CENSOS  
**2021**

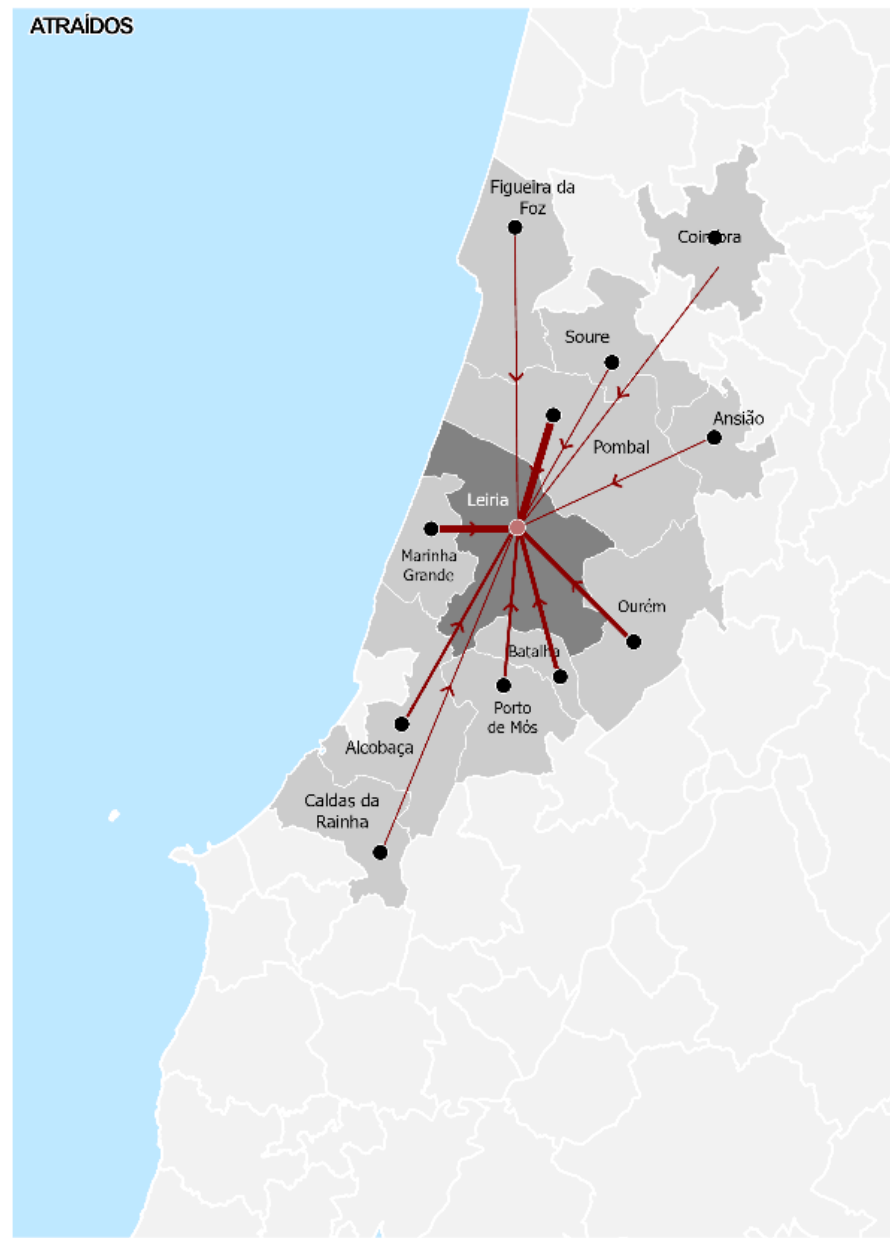
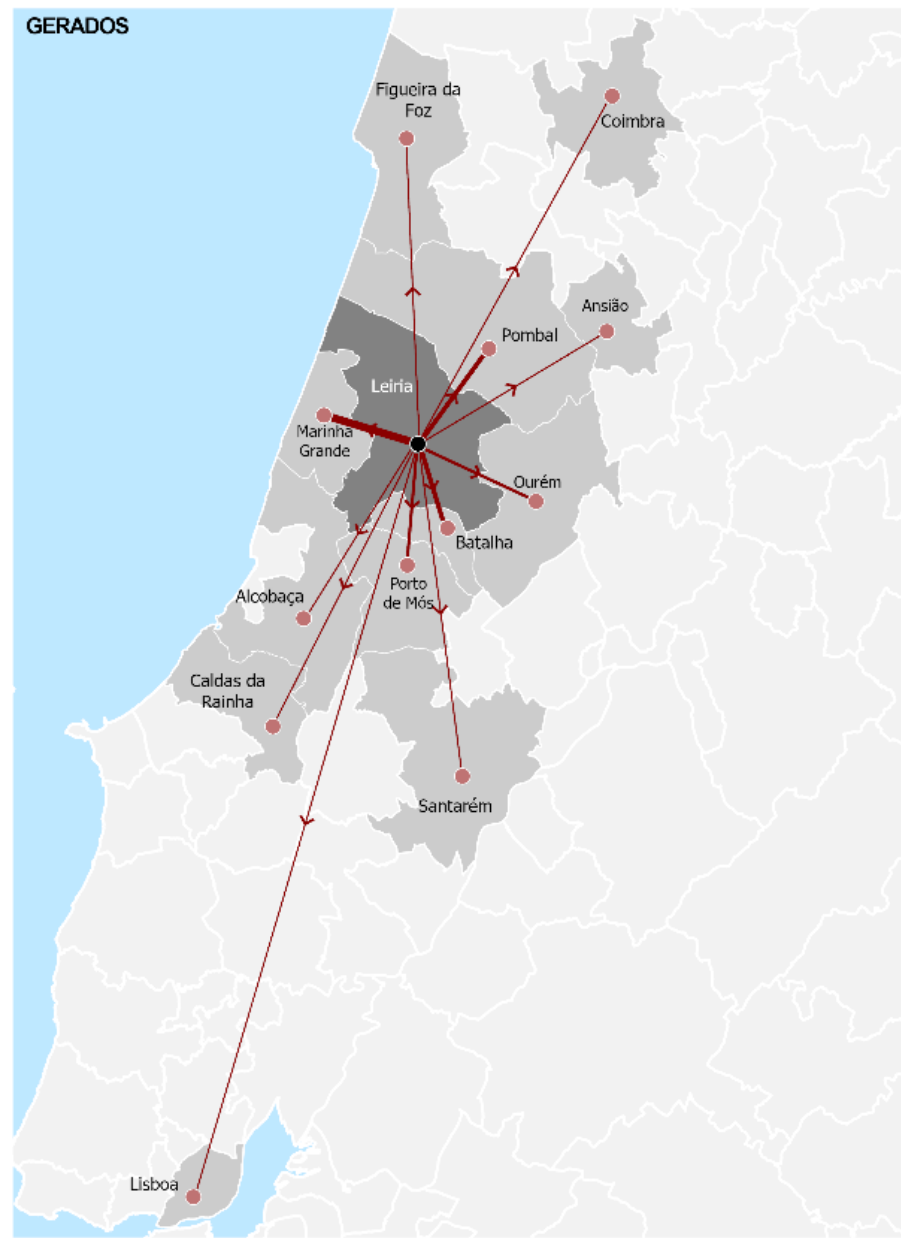


# A mobilidade em Leiria

- Destaca-se a **capacidade de retenção da população para trabalhar e estudar no concelho de Leiria**, uma vez que a maioria das pessoas se desloca dentro do próprio município para exercer a sua função.
- As freguesias mais periféricas como **Maceira e União das Freguesias de Santa Catarina da Serra e Chainça** são as que registam maior percentagem de população a deslocar-se para outro concelho, 30,6% e 36,8% respetivamente.
- **Milagres e Regueira de Pontes**, são as freguesias onde mais de 85% da população trabalha ou estuda no mesmo município de residência.



# A mobilidade em Leiria



- Município é mais atrator do que gerador de deslocações;
- Leiria tem uma forte conexão pendular com os concelhos próximos.
- Os concelhos de **Marinha Grande**, **Pombal**, **Batalha** e **Ourém** são os mais expressivos no que toca aos movimentos de origem-destino.

FLUXOS ENTRE LEIRIA E O EXTERIOR

MOVIMENTOS PENDULARES GERADOS E ATRAÍDOS

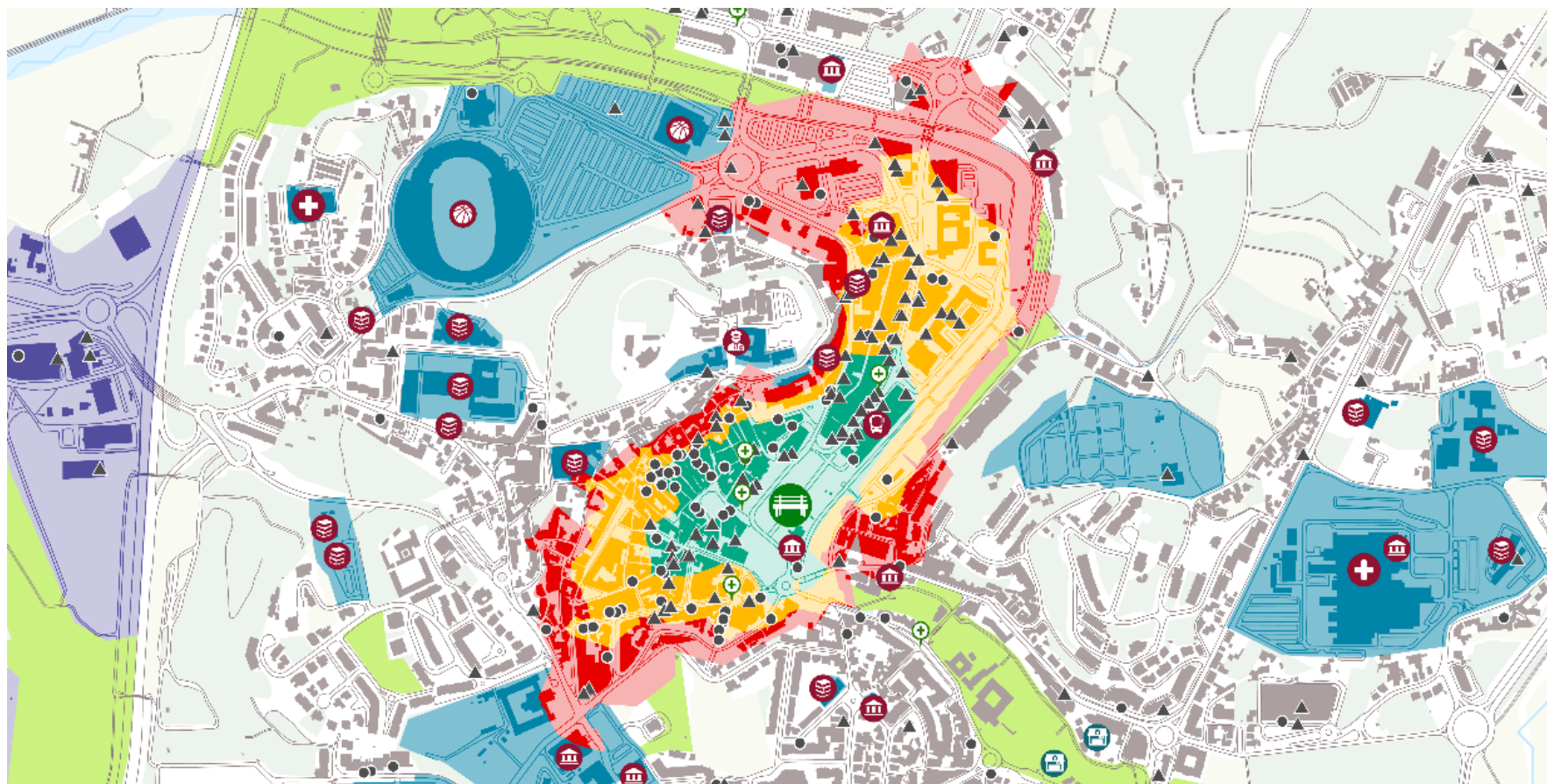
→ ≤700 → ]700- 1400] → ]1400 - 2100] → >2100

● ORIGEM ● DESTINO

Modos Suaves

2

# MODOS SUAVES | A dimensão caminhável do território



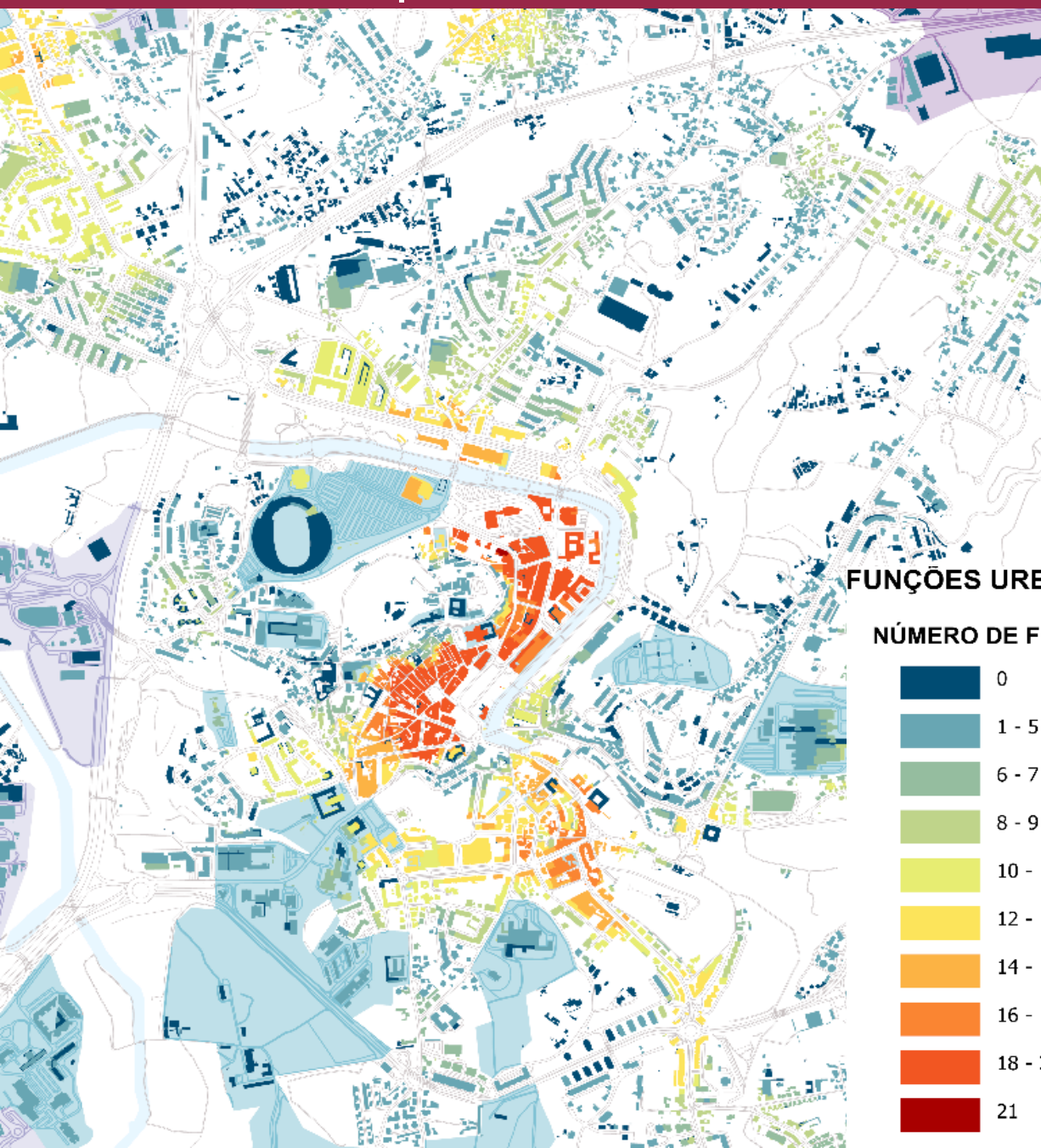
DISTÂNCIA/TEMPO (4KM/H) A PARTIR DO JARDIM LUÍS DE CAMÕES



JARDIM LUÍS DE CAMÕES	EQUIPAMENTO DE ENSINO	EQUIPAMENTO DESPORTIVO
EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO CIVIL	EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA
TERMINAL RODOVIÁRIO	HOSPITAL	CENTRO DE SAÚDE
FARMÁCIA	COMÉRCIO E SERVIÇOS	RESTAURAÇÃO

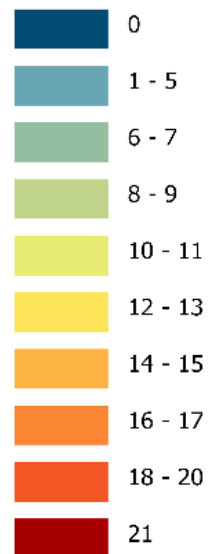
- A cidade de Leiria demonstra a sua **capacidade polarizadora face ao restante concelho;**
- **Escassez de conexões pedonais**, com impacto direto no aumento das distâncias e tempos a percorrer a pé.

# MODOS SUAVES | A dimensão caminhável do território



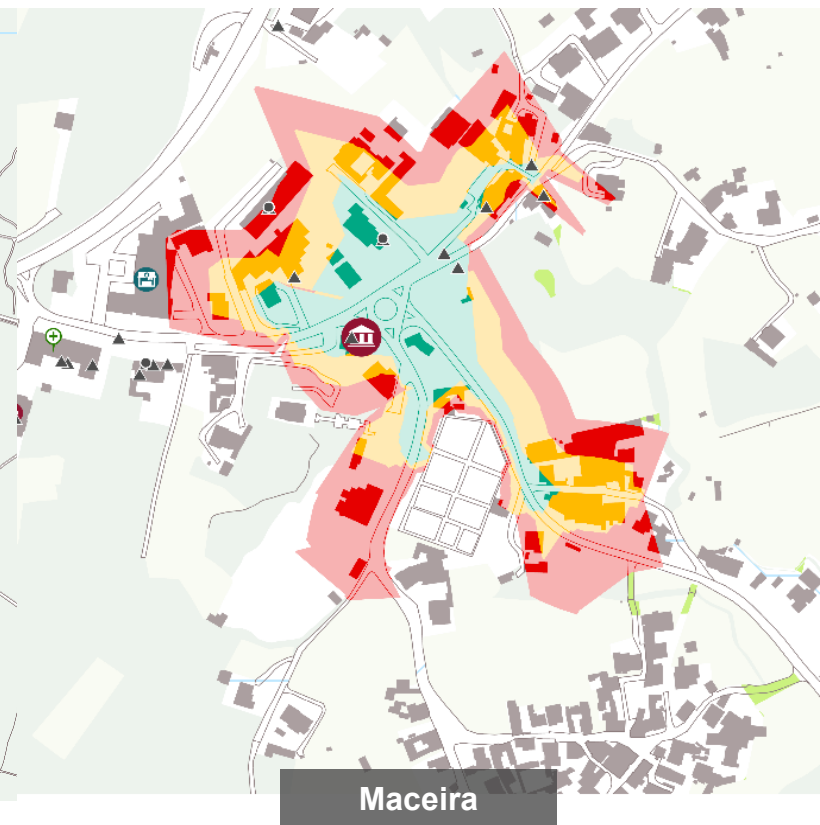
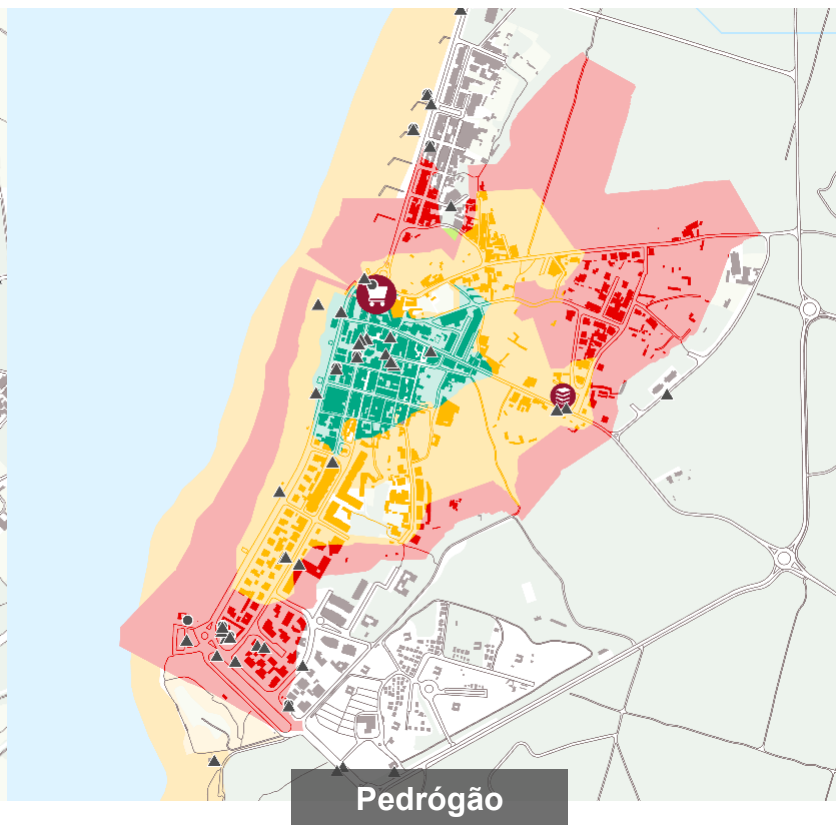
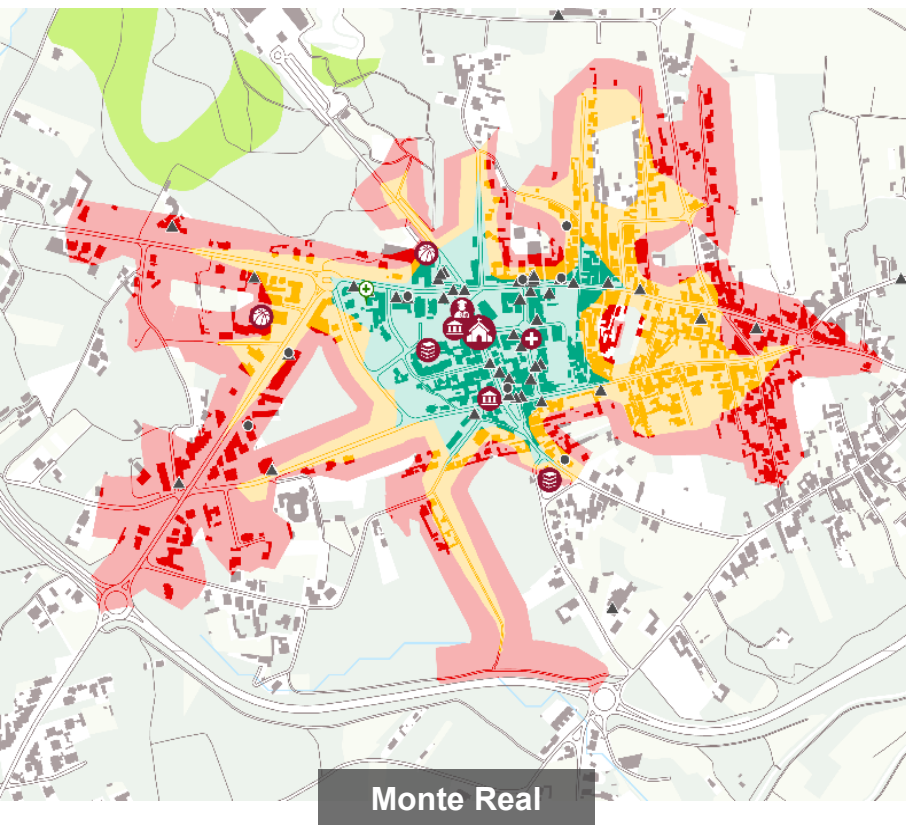
## FUNÇÕES URBANAS

### NÚMERO DE FUNÇÕES ABRANGIDAS



- A cidade de Leiria **detêm todas as 25 funções definidas**, sendo que o **máximo alcançável desde a habitação são 21**;
- As 21 funções presentes apenas são alcançáveis em áreas circunscritas a parte da **Rua Capitão Mouzinho de Albuquerque**, na proximidade do **Mercado Municipal**;
- Destaca-se a maioria do edificado do centro histórico, com uma abrangência de **18 a 20 funções**.

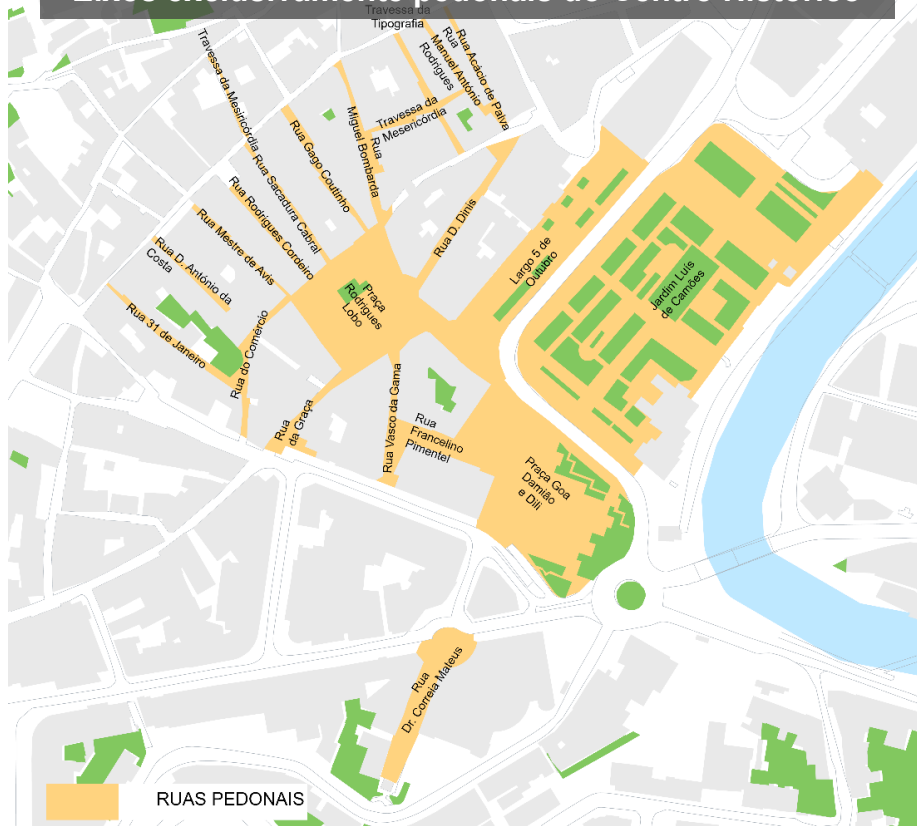
## MODOS SUAVES | A dimensão caminhável do território



- Em **Monte Real**, os equipamentos e, particularmente, os estabelecimentos de comércio, serviços e restauração localizam-se no **eixo viário estruturante**, designadamente, a **EN349**;
- Em **Pedrógão**, verifica-se uma **escassez de comércio e serviços** e constata-se que, num período de 15 minutos, é possível percorrer a **quase totalidade do território a pé**;
- Na freguesia de **Maceira**, é ao longo do **eixo viário da EN356-1** que se concentra o **maior número de comércio e serviços e, também, de restauração**.

# MODOS SUAVES | A dimensão caminhável do território

## Eixos exclusivamente pedonais do Centro Histórico



- Existência de medidas de promoção do modo pedonal - eixos exclusivamente pedonais, zona 30, zona de coexistência, ligações mecanizadas, percursos pedonais acessíveis, percursos pedonais de lazer;
- Necessidade de continuar aposta na promoção de áreas amigáveis ao modo pedonal.



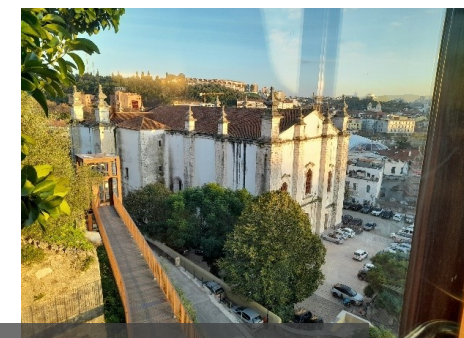
Zona 30 do Centro Histórico - Largo 5 de Outubro



Zona de coexistência na U. F. de Monte Real e Carvide - Rua 28 de Maio



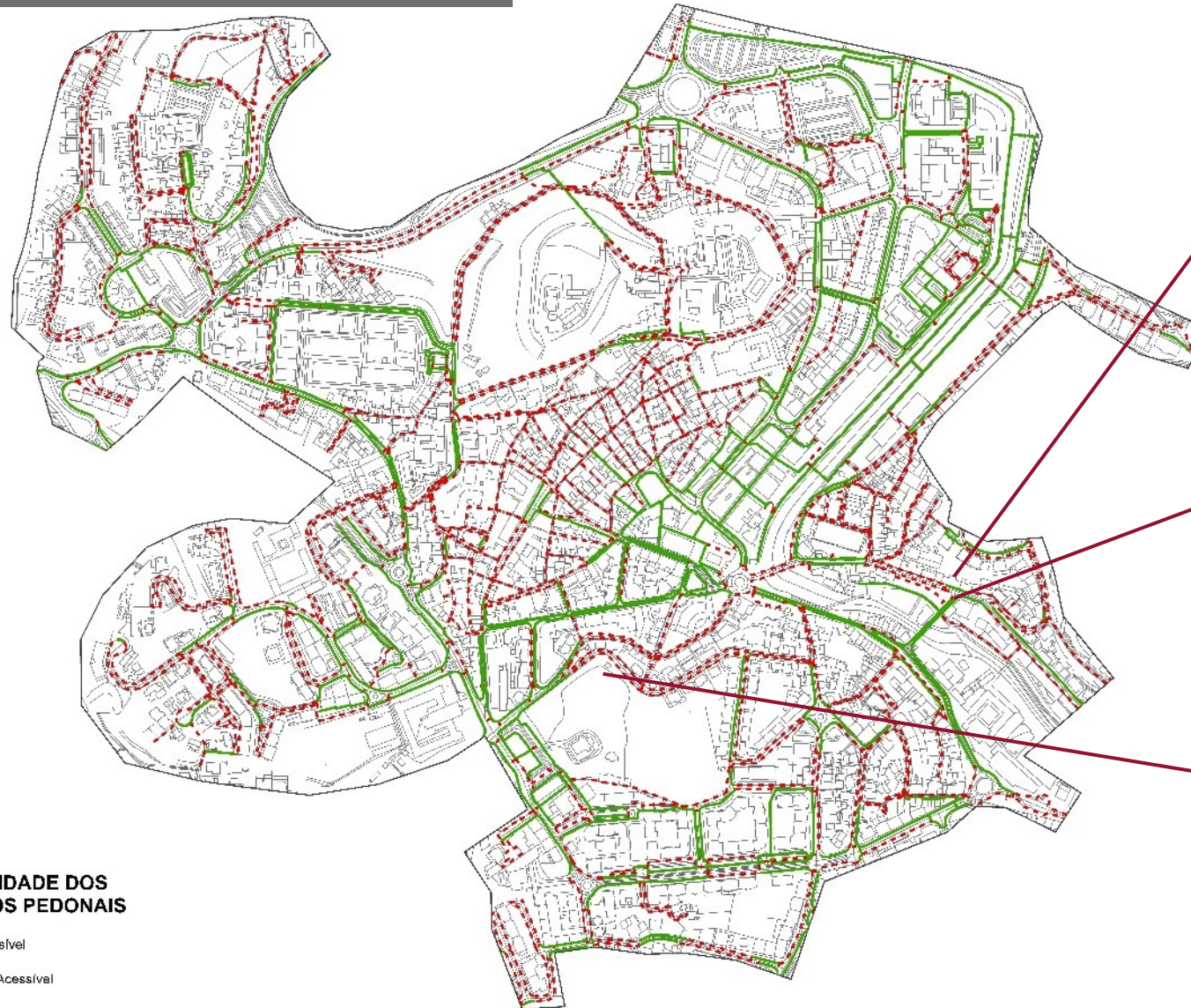
Ligações mecanizadas do Castelo de Leiria



# MODOS SUAVES | A dimensão caminhável do território

Caminhar para onde?

Condições de acessibilidade e mobilidade universal



## ACESSIBILIDADE DOS PERCURSOS PEDONAIS

— Acessível

- - - Não Acessível

□ Limite da área de intervenção

## Caminhar para onde?

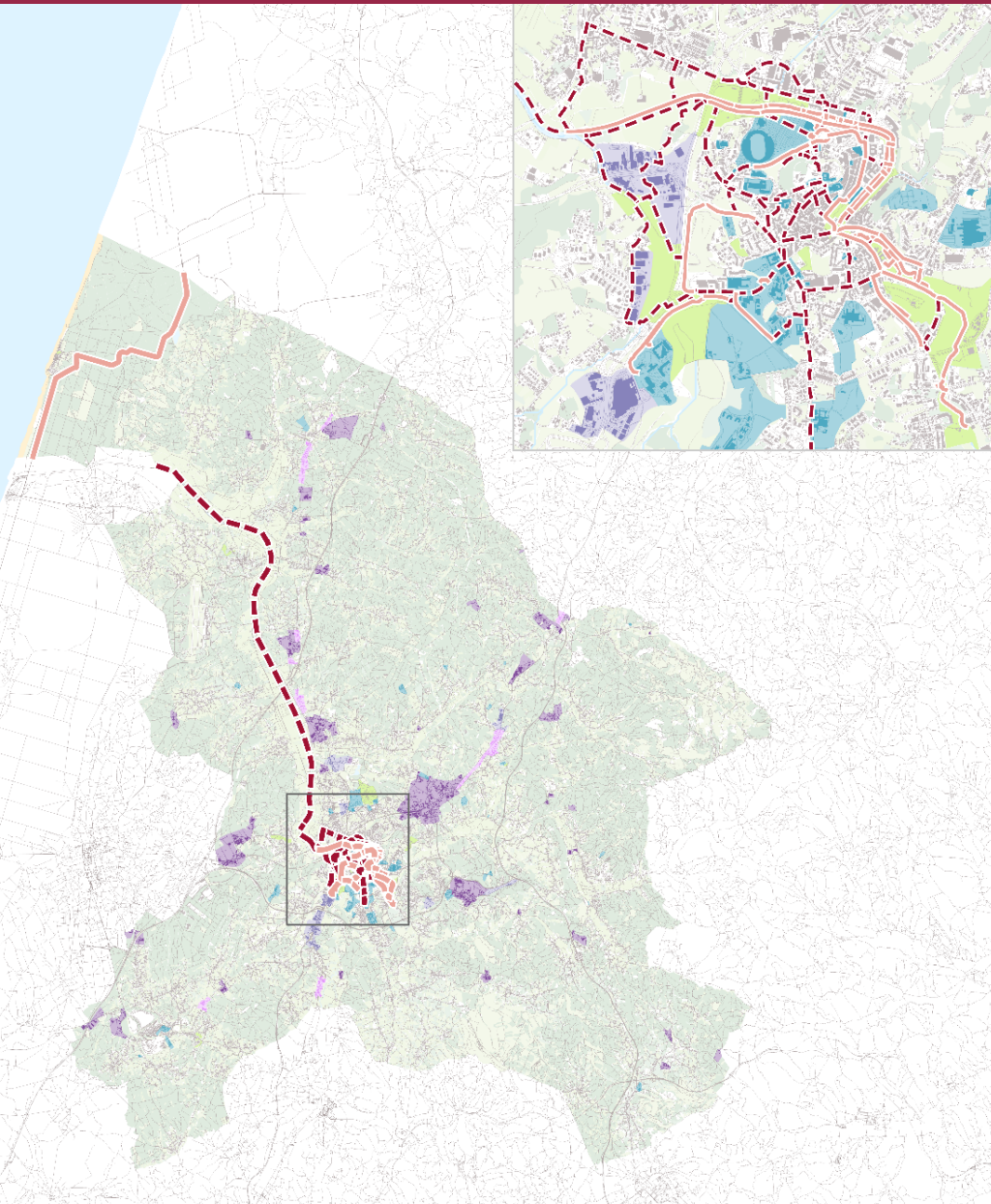
### Condições de acessibilidade e mobilidade universal



- Ampliar o espaço pedonal para estadia e circulação
- Promover a acessibilidade universal
- Inserir medidas de acalmia de tráfego

- Constrangimentos associados à **ausência ou subdimensionamento da infraestrutura pedonal**, à **qualidade do piso existente**, **estacionamento indevido**, com **constrangimentos em matéria de acessibilidade universal**;
- Possibilidade de incremento de **medidas de priorização do modo pedonal**.

# MODOS SUAVES | Modo Ciclável



- A atual rede ciclável do concelho de Leiria concentra-se na **cidade**;
- Existência de uma ligação ciclável intermunicipal - a “**Estrada Atlântica**”;
- **Eixos cicláveis previstos** interligam diversas **infraestruturas académicas, comerciais e serviços**;
- Apresenta potencial de incremento da abrangência territorial;
- Relevância de continuar a **adequar o território à utilização da bicicleta**, podendo-se definir mais **eixos ou áreas amigáveis ao modo ciclável**.

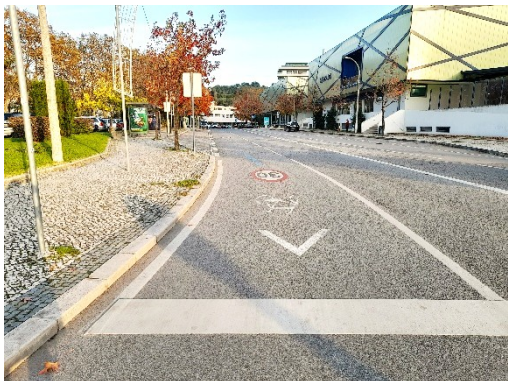


REDE CICLÁVEL

— EIXO CICLÁVEL EXISTENTE

- - - EIXO CICLÁVEL PREVISTO

# MODOS SUAVES | A dimensão ciclável da cidade



- Ciclovias existentes com possibilidade de melhoria da sinalização, tanto vertical, como horizontal;
- **Complementar** a futura rede de eixos cicláveis com áreas amigáveis para circular de bicicleta, onde a circulação se faz em partilha
- Alguns arruamentos utilizados por ciclistas carecem de melhorias nas condições de segurança para a circulação amigável de bicicletas;
- Necessidade de **adaptar a infraestrutura viária em meio urbano à utilização quotidiana da bicicleta**, com a inclusão de **elementos de acalmia de tráfego e sinalização eficiente**.

# MODOS SUAVES | Infraestruturas de apoio ao modo cicável

- Necessidade de continuar a ampliação de infraestrutura de apoio à mobilidade ciclável, em tipologias e locais adequados.



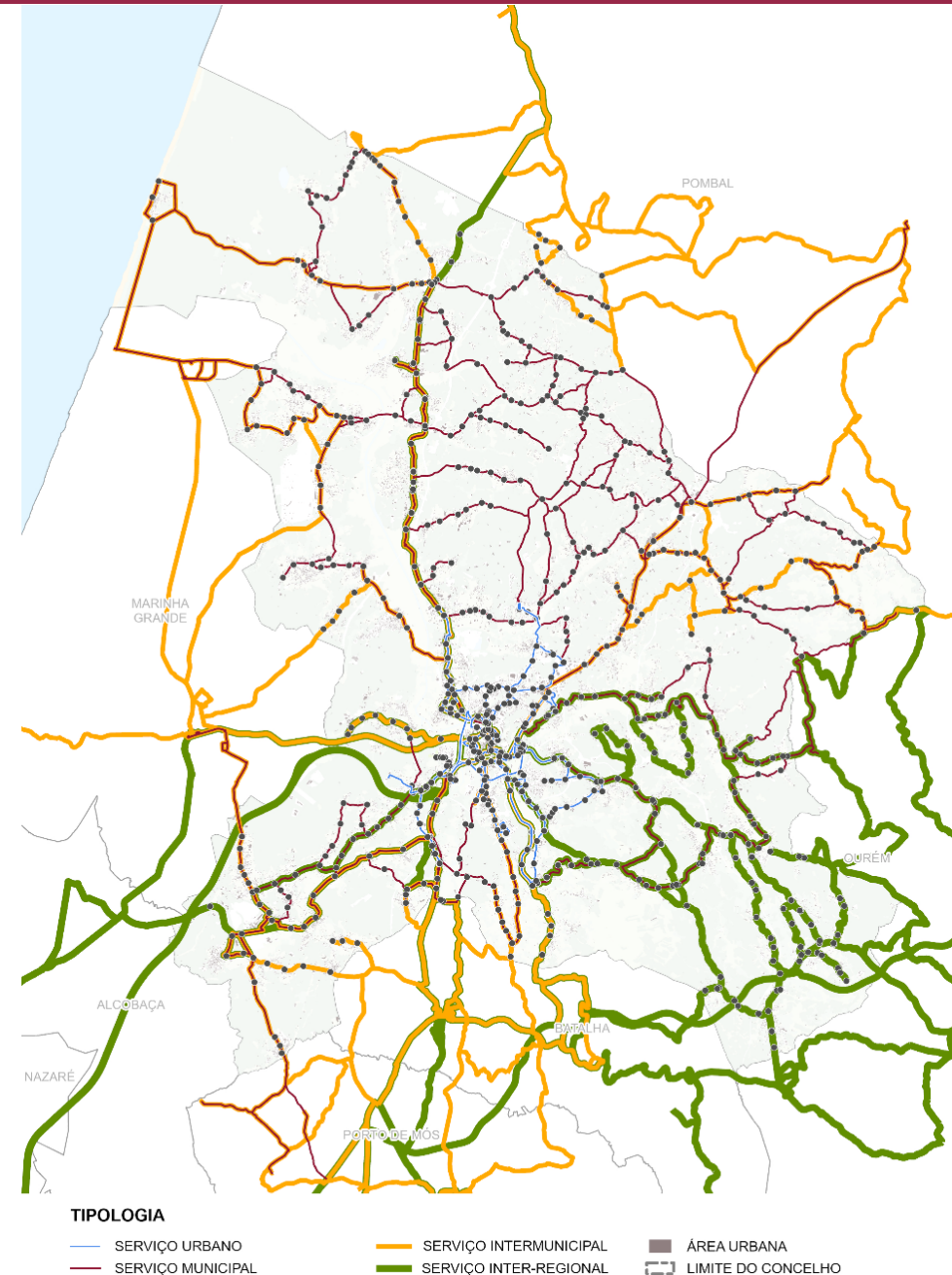
- Ao longo do Rio Lis, verifica-se a existência de zonas de descanso com infraestruturas de apoio para bicicletas.
- Importância de reavaliar continuamente o modelo da bicicleta pública atualmente em vigor.

# Transporte Público e Interfaces

3

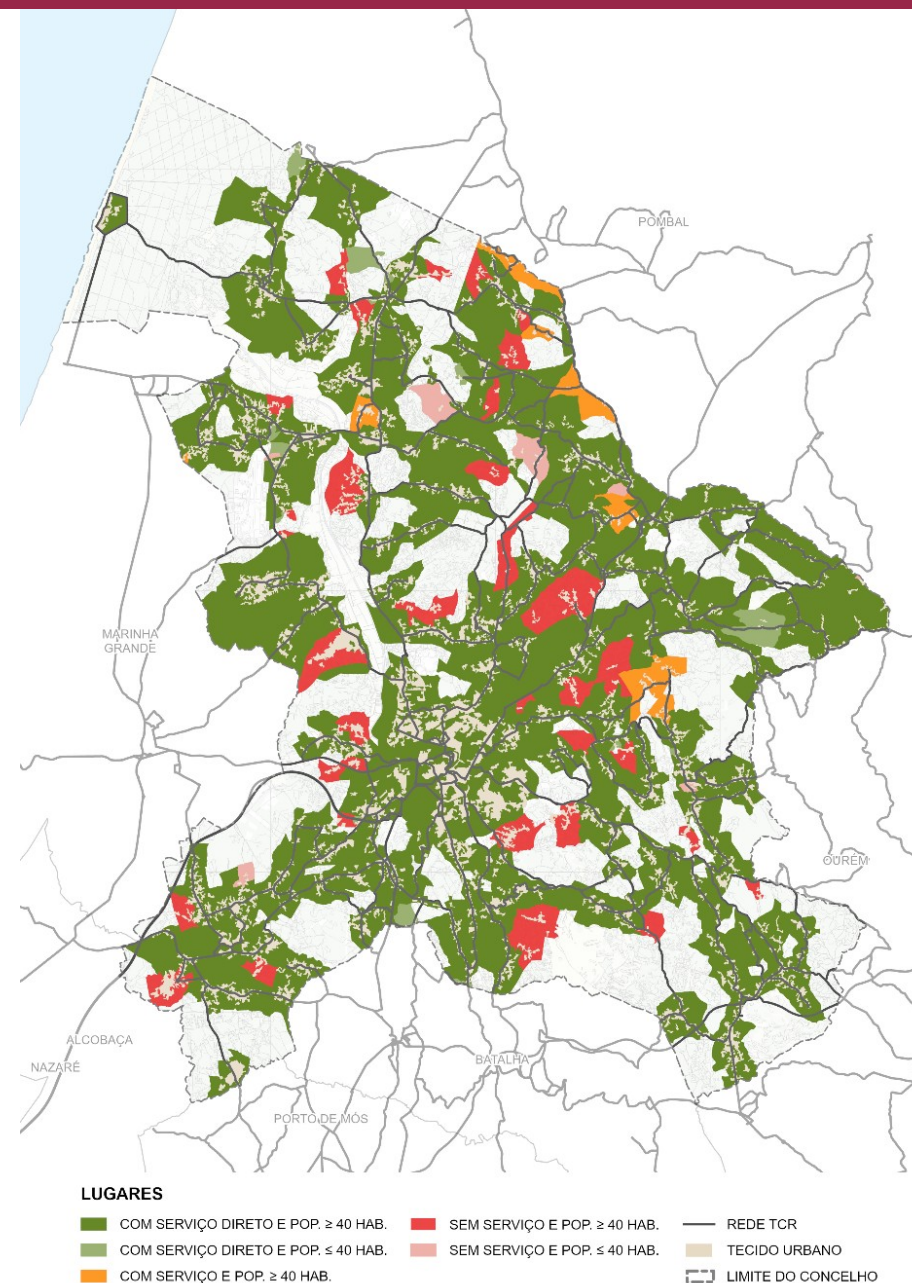
- **A rede de TCR possui 126 linhas:**

- A **rede urbana** é composta por **10 linhas**, das quais **seis circulares**, sendo estruturada no Largo Comendador José Lúcio da Silva.
- A **rede municipal** é constituída por **50 linhas** distribuídas em **111 carreiras**. No extremo norte concelho, estende-se a Morganiças, a Bajouca e à Praia do Pedrogão, a leste, aos aglomerados de Memória e Confraria, já no sul do concelho, existe um número diminuto de ligações. Por fim a poente, estende-se até à Coucinheira e Casal do Claros.
- A **rede intermunicipal** é composta por **30 linhas** e **82 carreiras**, e abrange maioritariamente a área poente do concelho.
- A **rede inter-regional** é composta por **36 linhas** e **89 carreiras**, concentrando-se no quadrante sul do concelho. As interligações inter-regionais restringem-se aos concelhos a sul, como Santarém, Caldas da Rainha e Abrantes.



- **Existem 51 lugares** sem serviço de TCR, dos quais 41 **lugares** apresentam mais de **40 residentes**;
- **224 dos 284 lugares** são servidos por, pelo menos, uma **carreira de TCR** que interliga diretamente à sede do concelho.

Classificação	N.º de Lugares	População
Com serviço direto de TCR com a sede do concelho e população >= 40 residentes.	207	61.589
Com serviço direto de TCR com a sede do concelho e população < 40 residentes.	17	555
Com serviço de TCR e população >= 40 residentes.	9	1.369
Com serviço de TCR e população < 40 residentes.	-	-
Sem serviço de TCR e população >= 40 residentes.	41	7.507
Sem serviço de TCR e população < 40 residentes.	10	377
<b>Total</b>	<b>284</b>	<b>71.397</b>





- No município de Leiria identificaram-se **quatro** infraestruturas, estando **três** delas diretamente relacionados com o modo ferroviário e outra com o modo rodoviário.
- O **Terminal Rodoviário de Leiria** localiza-se muito próximo do centro da cidade e a um espaço denso em termos de comércio local.
- A **Estação Ferroviária de Leiria** encontra-se a mais de 2 km do centro da cidade e realiza apenas serviços inter-regionais e regionais, fomentando uma parca utilização deste modo de transporte.
- A **Estação Ferroviária de Monte Real** e a **Estação Ferroviária de Monte Redondo** não deverão ser consideradas enquanto interfaces intermodais, justificado pela desarticulação existente entre os diversos modos de transporte.
- Encontra-se em construção a **nova interface de transportes** nas imediações das Piscinas/Estádio.

# Estacionamento e Logística

4

# ESTACIONAMENTO | Parques de estacionamento



- Na cidade de Leiria constata-se uma maior oferta de **parques tarifados** perto do centro histórico, enquanto na periferia a oferta é maioritariamente **gratuita**;
- Atual modelo operacional da política de estacionamento implementado no concelho de Leiria privilegia, ainda, o automóvel na ocupação do espaço público;
- Estratégia local de estacionamento deverá assentar, igualmente, na **promoção de estacionamento dissuasor**;
- Necessidade de continuar a estratégia de transferência do estacionamento na via pública para parques, permitindo o **resgate de espaço público ao automóvel**.

# ESTACIONAMENTO | Estacionamento de duração limitada na via pública

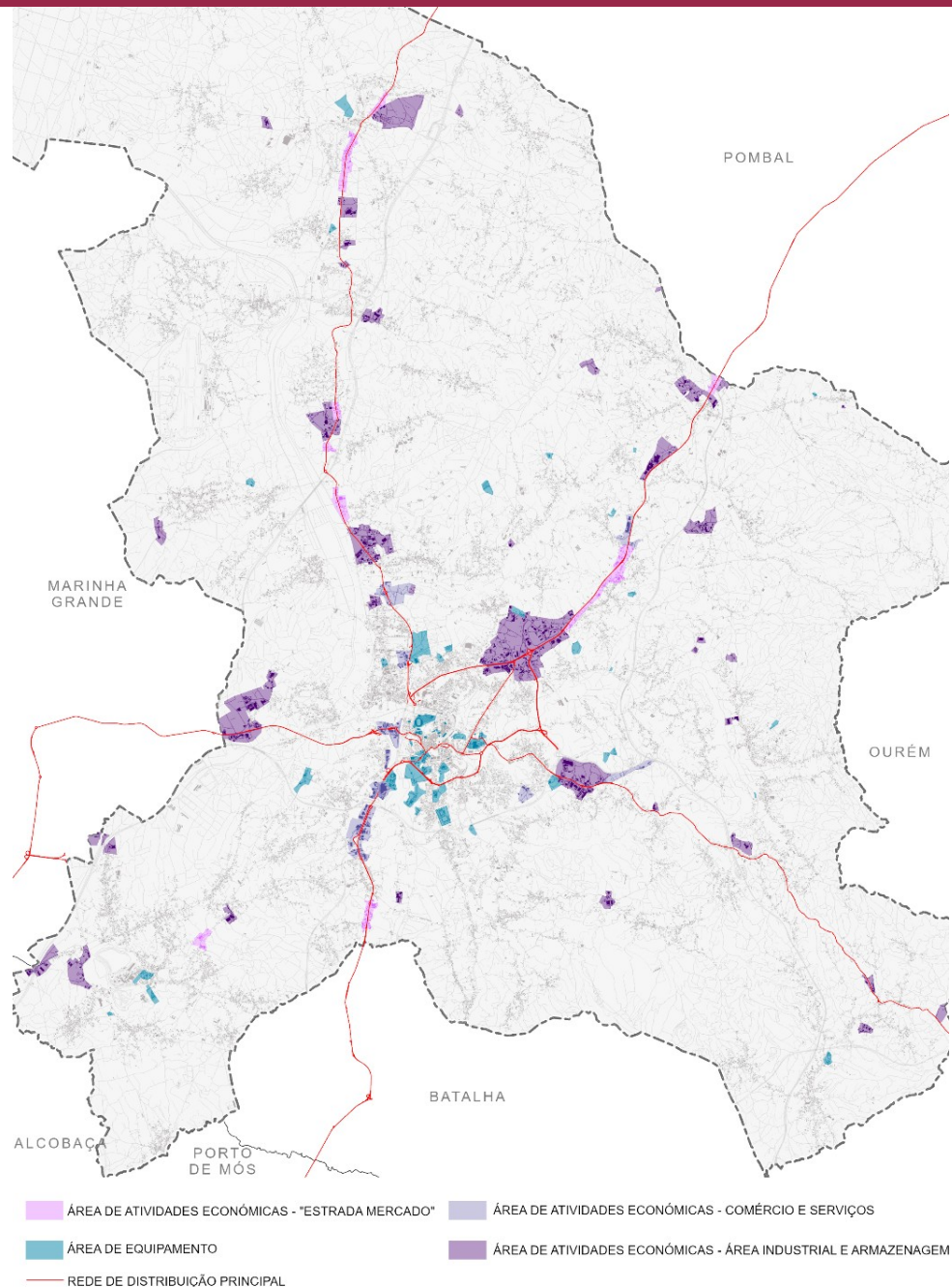


- Existência de **Regulamento Geral das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada**, constituída por 3 ZEDL (Zonas Estacionamento de Duração Limitada);
- A **inexistência de qualquer variação da tarifa** induz a **homogeneização** de áreas que comportam **diferentes níveis de procura potencial**;
- **Rotatividade do estacionamento na via pública comprometida**, considerando, p exemplo, a utilização de aplicações de pagamento à distância;
- Tarifa de estacionamento praticada na via pública mais acessível do que em parque, **desencorajando a rotatividade** e **favorecendo o uso prolongado do estacionamento na via pública**.
- Existência de **estacionamento gratuito na via em contexto de parques pagos**.

# ESTACIONAMENTO | Estacionamento reservado, abusivo e ilegal

- **Monopolização do automóvel** nos hábitos de mobilidade, **fomenta** a ocorrência de **situações abusivas de utilização do espaço público**;
- Foram identificados arruamentos onde é **autorizado o estacionamento nos passeios**, parcial ou total, uma situação que condiciona a circulação pedonal segura, confortável e contínua dos peões.
- Considerando as recorrentes situações de estacionamento abusivo e ilegal, e ocorrências relacionadas com as operações logísticas, é fundamental o **(re)ordenamento da atual política de estacionamento**.



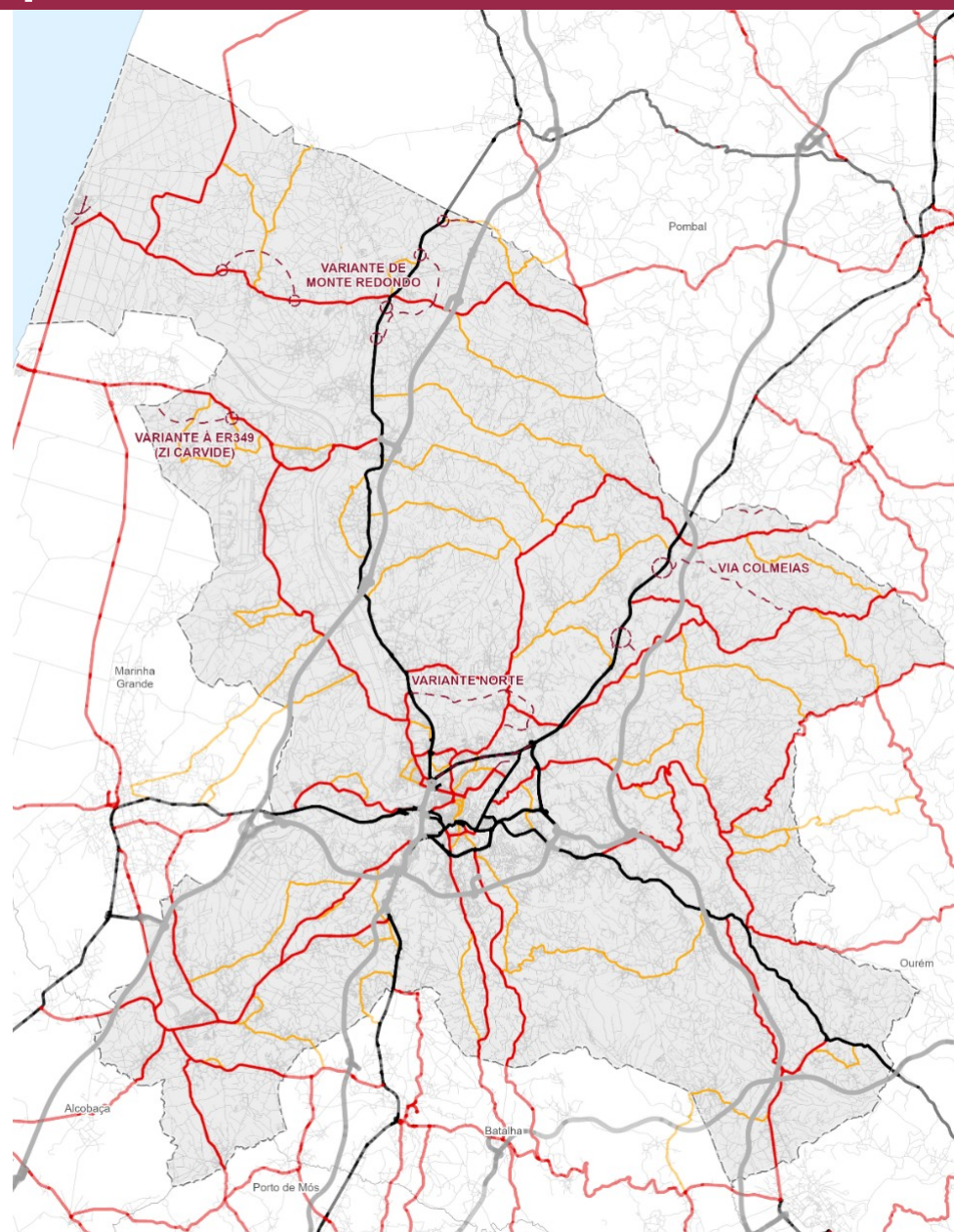


- No Concelho de Leiria, as atividades económicas desenvolvem-se sobretudo ao longo da **EN109** e do **IC2/EN1**, sendo a componente industrial de particular importância na matriz territorial local.
- A concentração de estabelecimentos industriais na área envolvente ao troço nordeste do **IC2/EN1** abrange as freguesias de Bidoeira de Cima, Milagres, União das Freguesias de Colmeias e Memória, e União das Freguesias de Santa Eufémia e Boa Vista, sendo gerador potencial de problemáticas relacionadas com o fluxo intenso de veículos pesados.

Sistema Viário

5

# Hierarquia Viária



HIERARQUIA FUNCIONAL DA REDE VIÁRIA



- A hierarquia viária de Leiria exibe uma **macro rede** capaz de servir os principais povoamentos concelhios e ainda os acessos ao exterior;
- Assenta, sobretudo, num conjunto de estradas que assumem características de **rede de distribuição secundária**;
- Necessidade de **ultrapassar as barreiras fragmentárias do ambiente construído**, permitindo **cerzir territórios hoje desconexos**;
- Pertinência de ponderação de construção de **alternativas ao atravessamento em determinados aglomerados** urbanos concelhios.

# Monopolização do automóvel no ambiente urbano



- A **linearidade de eixos de atravessamento** promove a **prática de elevadas velocidades de circulação**, potenciada pela ausência de elementos de acalmia de tráfego;
- Exemplo: A **Avenida 22 de Maio** apresenta um **espaço-canal monopolizado pelo automóvel**, com **perfil favorável à prática de velocidades de circulação elevadas** e compreende, em grande parte do seu trajeto, **quatro** vias de tráfego rodoviário. Pode constringer, com medidas de desenho, ainda mais os automobilistas.

# Monopolização do automóvel no ambiente urbano

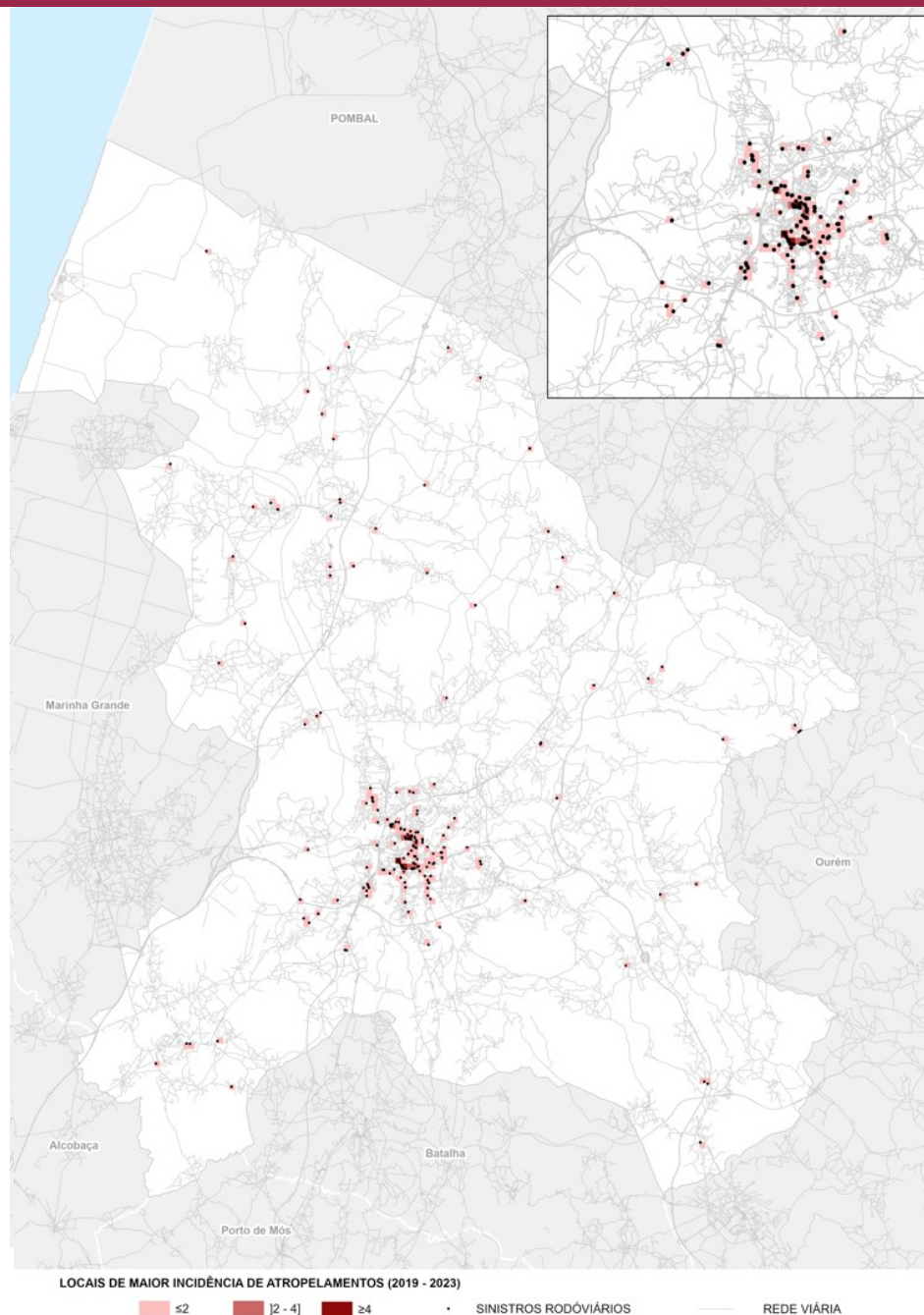


## VELOCIDADE DE CIRCULAÇÃO EM FLUXO LIVRE

85% - 100% DE VELOCIDADE EM FLUXO LIVRE: SEM ENTRAVES	65% - 85% DE VELOCIDADE EM FLUXO LIVRE: COM ENTRAVES LIGEIOS
45% - 65% DE VELOCIDADE EM FLUXO LIVRE: COM ENTRAVES MODERADOS	0% - 45% DE VELOCIDADE EM FLUXO LIVRE: COM PÁRA-ARRANCA

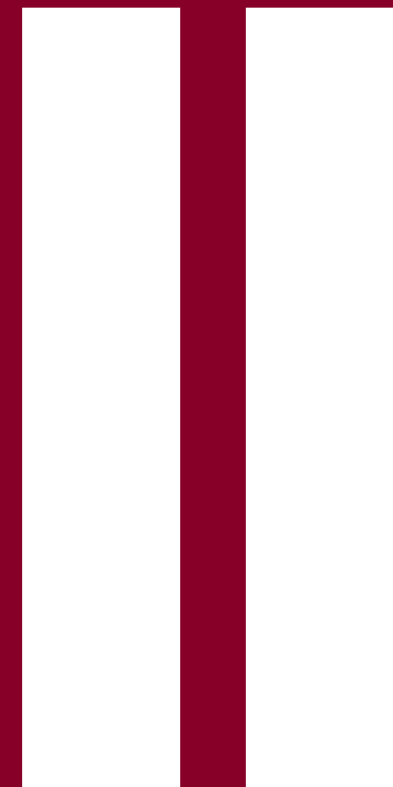


- As maiores entropias na circulação viária local relacionam-se, especialmente, com as áreas onde **predomina a concentração de atividades e/ou equipamentos**, em virtude da maior densidade de fluxos atraídos e gerados;
- O traçado que corresponde à **Estrada da Marinha Grande, Rua dos Mártires, Rua do Município e Rua Dr. José Alves Correia da Silva**, tal como a **Rua Dr. João Soares e Rua Machado dos Santos**, constituem-se enquanto importantes eixos viários de atravessamento da cidade.



- **266 sinistros rodoviários**, entre 2019 e 2023, resultando em **5 vítimas mortais, 11 feridos graves e 293 feridos ligeiros**;
- Verificam-se alguns eixos com **elevado número de sinistros**, que pela sua proximidade com **estabelecimentos de ensino ou áreas de comércio e serviços**, como a Variante da Batalha, a Avenida Engenheiro Adelino Amaro da Costa e a Rua da Estrada da Figueira da Foz, importa solucionar.
- A distribuição dos acidentes que envolveram atropelamentos em Leiria, localizaram-se, principalmente, onde se verifica maior densidade dos fluxos rodoviários, como por exemplo na Avenida 22 de Maio.
- Apesar da indicação que limita a velocidade, o **perfil largo e de duplo sentido de trânsito** dos eixos é propenso a velocidades mais elevadas, proporcionando elevados números de atropelamentos.

Que Leiria queremos planejar?



## OG. OBJETIVOS GERAIS

Segurança na Mobilidade

Eficácia e Eficiência

Sustentabilidade

Acessibilidade, Inclusão e Coesão Territorial



Tendo por base o estabelecido nas **Orientações para a Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável** do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, os objetivos gerais para o plano são:

- Melhorar a **segurança da mobilidade**;
- Melhorar a **eficácia e eficiência do sistema de mobilidade**, incluindo a melhoria do ordenamento do território para redução de deslocações;
- Melhorar a **sustentabilidade energética e ambiental** das deslocações;
- Melhorar a **sustentabilidade socioeconómica** do sistema de mobilidade;
- Melhorar a **acessibilidade, a inclusão e a coesão territorial do sistema de mobilidade**.

## OE. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

### OE 1

#### Leiria caminhável

- OE 1.1. Melhorar a **qualidade de circulação pedonal** através da requalificação/ adaptação do espaço público
- OE 1.2. Disponibilizar uma **infraestrutura pedonal universal**, contínua e articulada com os restantes modos de transporte
- OE 1.3. Criar diferentes dinâmicas nas deslocações pedonais
- OE 1.4. **Humanizar o espaço público**
- OE 1.5. Potenciar as deslocações em modo pedonal entre as principais centralidades



### OE 2

#### Leiria ciclável

- OE 2.1. Potenciar as **deslocações em modo ciclável**
- OE 2.2. Implementar infraestruturas de **apoio à circulação** em bicicleta
- OE 2.3. Disponibilizar infraestruturas de **apoio ao uso da bicicleta**
- OE 2.4. Prever espaços de circulação para a bicicleta
- OE 2.5. Potenciar as deslocações em modo ciclável entre as principais centralidades



### OE 3

#### Promoção dos transportes públicos

- OE 3.1. Assegurar a **interligação de todos os modos** de transporte
- OE 3.2. Assegurar a **cobertura territorial** dos serviços de TCR, compatibilizando-os com os níveis de procura – **frequência**
- OE 3.3. Melhorar o sistema de informação ao público
- OE 3.4. Melhorar as **condições de acesso às infraestruturas e às principais paragens**
- OE 3.5. Substituir gradualmente o **material circulante** por veículos mais sustentáveis



## OE. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE 4

### Otimização do sistema viário

- OE 4.1. **Racionalizar** a utilização do transporte individual motorizado
- OE 4.2. Redefinir os principais acessos aos aglomerados, por forma a **evitar o tráfego de atravessamento**
- OE 4.3. Promover a partilha do espaço viário e a **segurança rodoviária**
- OE 4.4. Implementar medidas de **acalmia de tráfego** que promovam a partilha do espaço público
- OE 4.5. Reestruturar a rede viária integrando as **tecnologias** aplicadas à mobilidade



OE 5

### Racionalização do estacionamento

- OE 5.1. **Racionalizar a oferta** de estacionamento
- OE 5.2. Implementar **parques de estacionamento dissuasores**
- OE 5.3. Implementar um **sistema tarifário** ajustado às zonas de maior procura
- OE 5.4. Desenvolver políticas distintas face às necessidades dos utilizadores
- OE 5.5. Implementar **medidas mitigadoras** ao estacionamento ilegal



OE 6

### Equilíbrio das ações de logística urbana

- OE 6.1. **Regulamentar** as operações de cargas e descargas
- OE 6.2. Reduzir os impactos da circulação de **veículos pesados** de mercadorias
- OE 6.3. Racionalizar a oferta de estacionamento afeto às cargas e descargas
- OE 6.4. Promover a **distribuição de mercadorias** com recurso a veículos mais sustentáveis
- OE 6.5. Planear as necessidades de logística urbana.



## OT. OBJETIVOS TRANSVERSAIS

### OT 1

#### Integração dos modos

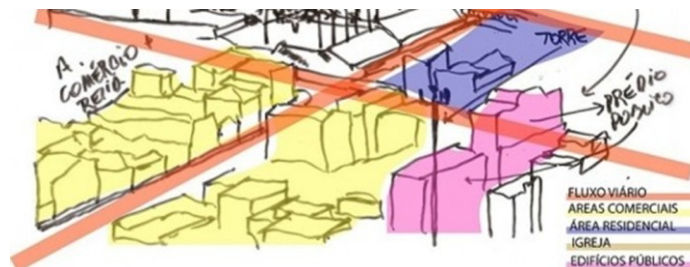
- OT 1.1.  
Promover a **intermodalidade** através da **integração** dos diversos modos de transporte
- OT 1.2.  
Potenciar as principais paragens de forma a torna-las **plataformas intermodais**
- OT 1.3.  
Promover a **integração da bilhética** em todos os modos de transporte



### OT 2

#### Integração da mobilidade com o uso do solo

- OT 2.1.  
Garantir a articulação das **estratégias municipais de planeamento urbano** com o **planeamento dos transportes**
- OT 2.2.  
Integrar a temática da mobilidade na gestão corrente do território
- OT 2.3.  
Integrar os objetivos com as orientações estratégicas definidas nos FEEI
- OT 2.4.  
Promover o planeamento da mobilidade de acordo com as **centralidades geradoras/atratoras de deslocações**



### OT 3

#### Melhoria da qualidade do ambiente urbano

- OT 3.1.  
Melhorar a **qualidade do ar** através da redução da emissão dos principais GEE provenientes dos veículos movidos a combustível fóssil
- OT 3.2.  
Melhorar a qualidade ambiental urbana através da **redução do ruído** e da **promoção de um desenho urbano** mais amigável para os modos suaves
- OT 3.3.  
Melhorar a **saúde pública** através do aumento da quota das deslocações em modos suaves
- OT 3.4.  
Melhorar as condições de utilização de veículos elétricos



## OS. OBJETIVOS SISTÉMICOS

### OS 1

#### Integração da mobilidade nas plataformas digitais

##### OS 1.1.

Utilizar as **Tecnologias de Informação e Comunicação** (TIC) integrando a **Inteligência Artificial** (IA) para a promoção de uma Mobilidade Sustentável

##### OS 1.2.

Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para **monitorizar, avaliar e suportar a tomada de decisão**



### OS 2

#### Dinâmicas de Planeamento

##### OS 2.1.

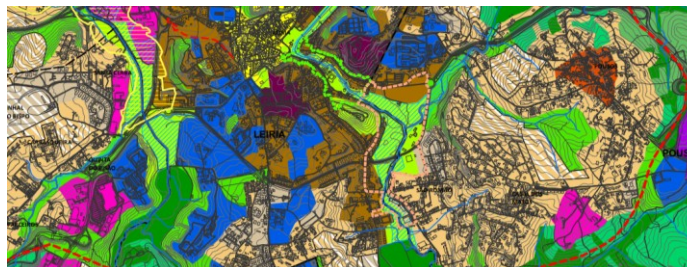
Promover o planeamento adequado à **escala** de intervenção no território.

##### OS 2.2.

Assegurar a programação e a concretização das **políticas** com incidência municipal.

##### OS 2.3.

Desenvolver um sistema de **planeamento ativo e constante**.



### OS 3

#### Preparação do Quadro Comunitário 2030

##### OS 3.1.

Reforçar as **orientações** para a **competitividade** do território.

##### OS 3.2.

Articular as propostas de intervenção do **PMUS** com as **elegibilidades dos Fundos Estruturais e de Investimento Europeus**.



# OG. OBJETIVOS GERAIS

## Segurança

## Eficácia e Eficiência

## Sustentabilidade

## Acessibilidade, Inclusão e Coesão Territorial

### OE. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE 1

#### Leiria caminhável

- OE 1.1. Melhorar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/ adaptação do espaço público
- OE 1.2. Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte
- OE 1.3. Criar diferentes dinâmicas nas deslocações pedonais
- OE 1.4. Humanizar o espaço público
- OE 1.5. Potenciar as deslocações em modo pedonal entre as principais centralidades

OE 2

#### Leiria ciclável

- OE 2.1. Potenciar as deslocações em modo ciclável
- OE 2.2. Implementar infraestruturas de apoio à circulação em bicicleta
- OE 2.3. Disponibilizar infraestruturas de apoio ao uso da bicicleta
- OE 2.4. Prever espaços de circulação para a bicicleta
- OE 2.5. Potenciar as deslocações em modo ciclável entre as principais centralidades

OE 3

#### Promoção dos transportes públicos

- OE 3.1. Assegurar a interligação de todos os modos de transporte
- OE 3.2. Assegurar a cobertura territorial dos serviços de TCR, compatibilizando-os com os níveis de procura
- OE 3.3. Melhorar o sistema de informação ao público
- OE 3.4. Melhorar as condições de acesso às infraestruturas e às principais paragens
- OE 3.5. Substituir gradualmente o material circulante por veículos mais sustentáveis

OE 4

#### Otimização do sistema viário

- OE 4.1. Racionalizar a utilização do transporte individual motorizado
- OE 4.2. Redefinir os principais acessos aos aglomerados de Leiria, por forma a evitar o tráfego de atravessamento
- OE 4.3. Promover a partilha do espaço viário e a segurança rodoviária
- OE 4.4. Implementar medidas de acalmia de tráfego que promovam a partilha do espaço público
- OE 4.5. Reestruturar a rede viária integrando as tecnologias aplicadas à mobilidade

OE 5

#### Racionalização do estacionamento

- OE 5.1. Racionalizar a oferta de estacionamento
- OE 5.2. Implementar parques de estacionamento dissuasores
- OE 5.3. Implementar um sistema tarifário ajustado às zonas de maior procura
- OE 5.4. Desenvolver políticas distintas face às necessidades dos utilizadores
- OE 5.5. Implementar medidas mitigadoras ao estacionamento ilegal

OE 6

#### Equilíbrio das ações de logística urbana

- OE 6.1. Regularizar as operações de cargas e descargas
- OE 6.2. Reduzir os impactos da circulação de veículos pesados de mercadorias
- OE 6.3. Racionalizar a oferta de estacionamento afeto às cargas e descargas
- OE 6.4. Promover a distribuição de mercadorias com recurso a veículos mais sustentáveis
- OE 6.5. Planear as necessidades de logística urbana

### OT. OBJETIVOS TRANSVERSAIS

OT 1

#### Integração dos modos

- OT 1.1. Promover a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte
- OT 1.2. Potenciar as principais paragens de forma a torna-las plataformas intermodais
- OT 1.3. Promover a integração da bilhética em todos os modos de transporte

OT 2

#### Integração da mobilidade com o uso do solo

- OT 2.1. Garantir a articulação das estratégias municipais com o planeamento dos transportes
- OT 2.2. Integrar a temática da mobilidade na gestão corrente do território
- OT 2.3. Integrar os objetivos com as orientações estratégicas definidas nos FEEI
- OT 2.4. Promover o planeamento da mobilidade de acordo com as centralidades geradoras/atratoras de deslocações

OT 3

#### Melhoria da qualidade do ambiente urbano

- OT 3.1. Melhorar a qualidade do ar através da redução da emissão dos principais GEE provenientes dos veículos movidos a combustível fóssil
- OT 3.2. Melhorar a qualidade ambiental urbana através da redução do ruído e da promoção de um desenho urbano mais amigável para os modos suaves
- OT 3.3. Melhorar a saúde pública através do aumento da quota das deslocações em modos suaves
- OT 3.4. Melhorar as condições de utilização de veículos elétricos

### OS. OBJETIVOS SISTÉMICOS

OS 1

#### Integração da mobilidade nas plataformas digitais

- OS 1.1. Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para a promoção de uma Mobilidade Sustentável
- OS 1.2. Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para monitorizar, avaliar e suportar a tomada de decisão

OS 2

#### Dinâmicas de Planeamento

- OS 2.1. Promover o planeamento adequado à escala de intervenção no território.
- OS 2.2. Assegurar a programação e a concretização das políticas com incidência municipal.
- OS 2.3. Desenvolver um sistema de planeamento ativo e constante.

OS 3

#### Preparação do Quadro Comunitário 2030

- OS 3.1. Reforçar as orientações para a competitividade do território.
- OS 3.2. Articular as propostas de intervenção do PMUS com as elegibilidades dos FEEI.

# LEIRIA

A visão para o **PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE LEIRIA** é a concretização de **UM TERRITÓRIO TENDENCIALMENTE “CARBONO ZERO”**, cuja missão se prende com a **MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DOS CIDADÃOS**, através de princípios basilares como **INCLUSÃO, SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE DO AMBIENTE URBANO**.

**HUMANIZAÇÃO**  
**DESCARBONIZAÇÃO**



*Que contributos?*

Envie os seus contributos para o e-mail:  
[pmus@cm-leiria.pt](mailto:pmus@cm-leiria.pt)

Obrigado pela atenção!

Leiria+ mobilidade

