
Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Leiria

Fase II

Identificação de condicionantes, definição dos objetivos,
avaliação de cenários e definição da visão



Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Leiria

COORDENAÇÃO GERAL

Paula Teles

COORDENAÇÃO OPERACIONAL

Adelino Ribeiro

Jorge Gorito

EQUIPA TÉCNICA

Bruna Sousa

Carlos Moreira

Inês Rocha

Luís Cavadas

Sara Couto

Março 2025

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Leiria

FASE II

PEÇAS ESCRITAS

Identificação de condicionantes, definição dos objetivos, avaliação de cenários e definição da visão

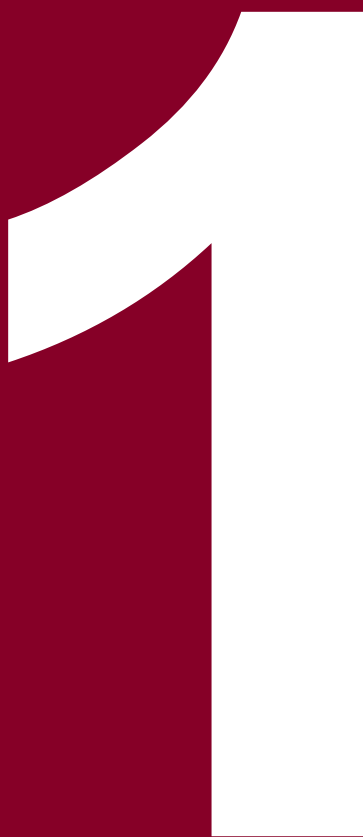
Índice

1. AS CONDICIONANTES	2
1.1. Território físico	2
1.2. Urbanísticas	4
1.3. Sociodemográficas	7
1.4. Económicas	9
1.5. Ambientais	12
1.6. Políticas e Planos	16
2. OS OBJETIVOS	26
2.1. Objetivos Gerais	26
2.2. Objetivos Estratégicos	27
Objetivo estratégico 1: Leiria caminhável	27
Objetivo estratégico 2: Leiria ciclável	27
Objetivo estratégico 3: Promoção dos transportes públicos	28
Objetivo estratégico 4: Otimização do sistema viário	28
Objetivo estratégico 5: Racionalização do estacionamento	29
Objetivo estratégico 6: Equilíbrio das ações de logística urbana	29
2.3. Objetivos Transversais	30
Objetivo transversal 1: Integração dos modos	30

Objetivo transversal 2: Integração da mobilidade com o uso do solo	30
Objetivo transversal 3: Melhoria da qualidade do ambiente urbano	30
2.4. Objetivos Sistémicos	32
Objetivo sistémico 1: Integração da mobilidade nas plataformas digitais	32
Objetivo sistémico 2: Dinâmicas de planeamento	32
Objetivo sistémico 3: Preparação do Quadro Comunitário 2030	32
3. OS CENÁRIOS.....	35
3.1. Cenário Tendencial.....	36
3.1.1. Território e população	36
3.1.2. Políticas, economia e sociedade	37
3.1.3. Mobilidade e transportes	37
3.2. Cenário Intermédio	38
3.2.1. Território e população	38
3.2.2. Políticas, economia e sociedade	39
3.2.3. Mobilidade e transportes	39
3.3. Cenário Pró-Ativo	41
3.3.1. Território e população	41
3.3.2. Políticas, economia e sociedade	42
3.3.3. Mobilidade e transportes	42
3.4. Avaliação dos Cenários	44
4. A VISÃO	49
5. AS METAS E OS INDICADORES ESTRATÉGICOS	53

ÍNDICE DE FIGURAS	A
ÍNDICE DE TABELAS.....	B
BIBLIOGRAFIA.....	C
LEGISLAÇÃO	F
WEBGRAFIA.....	G

As Condicionantes



1.1. Território físico

No território físico, importa avaliar “o espaço onde o homem exerce a sua ação, transformando-lhe as condições físicas, impondo-lhe a sua ordem”¹, isto é, o espaço natural onde o espaço construído assenta. O suporte geográfico, do qual se releva a configuração topográfica e a rede hidrográfica, impõe desafios à mobilidade, particularmente ao modo pedonal e ao modo ciclável.

Os vales dos rios Lis e Lena moldam significativamente a topografia local, essa configuração gera um relevo plano, especialmente ao longo do vale do Lis, intercalado por ondulações suaves que indicam a transição para terrenos mais elevados, como a Serra da Maúnça e a Serra do Porto de Urso. De acordo com o mapa hipsométrico (Figura 1), neste território predominam as altitudes inferiores a 200 metros, enquanto o ponto mais elevado, localizado ao sul, atinge aproximadamente 419 metros.

Consoante as características físicas, o espaço construído estruturou-se de diferentes formas, existindo uma maior concentração de aglomerações ao longo do vale do Rio Lis, um aumento da dispersão nas zonas de colinas suaves, com pequenas concentrações que correspondem ao centro dos lugares, e, nas zonas mais montanhosas, as construções estabelecem-se linearmente ao longo das linhas de fecho ou de pequenos planaltos².

Enquanto as áreas planas que envolvem o Rio Lis favorecem a mobilidade ativa, as áreas com maior declive tornam desafiadoras as deslocações a pé e de bicicleta. O relevo acidentado exige soluções adaptadas, como ligações mecanizadas³, a adaptação de circuitos de transporte público em áreas com maior inclinação, ciclovias com menor inclinação ou incentivos à utilização de bicicletas elétricas que facilitem a superação dos desníveis mais acentuados.

Apesar da sua envolvente se estabelecer como uma das áreas com maior aptidão pedonal e ciclável, o Rio Lis e os seus afluentes representam fraturas urbanas, isto é, funcionam como barreiras fragmentárias do espaço urbano com impacto na acessibilidade pedonal e ciclável, tornando necessárias a criação de ligações transversais intuitivas, contínuas, confortáveis e seguras.

¹ LAMAS, JOSÉ (2004), Morfologia urbana e desenho da cidade, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciências e a Tecnologia, Porto.

² CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA (2015), Relatório do Plano Diretor Municipal de Leiria, /www.cm-leiria.pt/cmleiria/uploads/document/file/6703/Relat_rio_Plano_assinado.pdf, acesso a outubro de 2024

³ Tal como acontece na envolvente do Castelo de Leiria, onde foram implementadas duas ligações mecânicas, um elevador inclinado a norte e um acesso constituído por dois elevadores a sul.

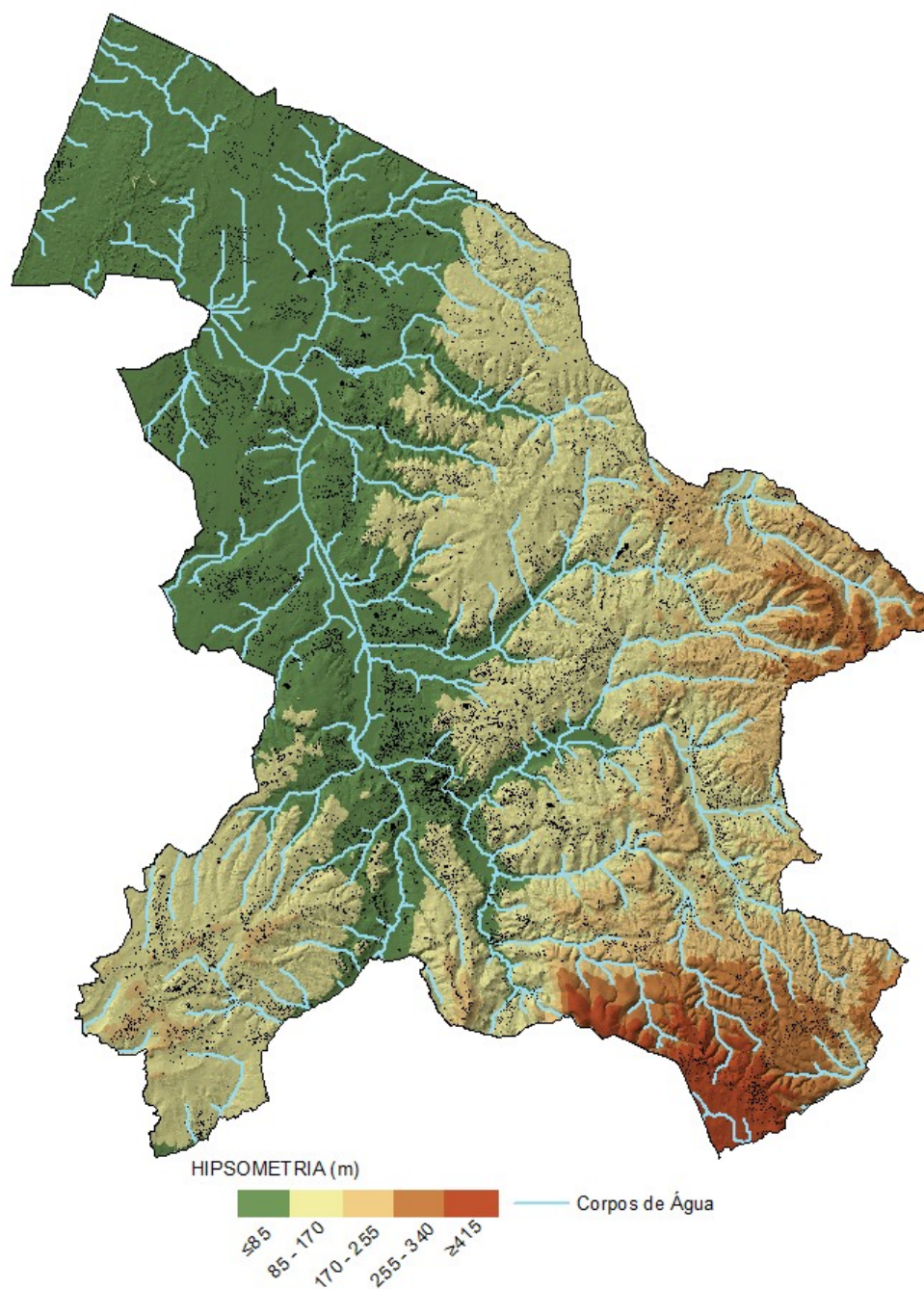


Figura 1. Hipsometria e rede hidrográfica no concelho de Leiria

1.2. Urbanísticas

A mobilidade urbana sustentável depende de diversas condicionantes urbanísticas que influenciam diretamente o processo de urbanização e, consequentemente, os padrões de mobilidade da população, como a estrutura viária, a morfologia urbana ou a ocupação e o uso do solo.

A evolução da estrutura viária, desde as antigas vias até às autoestradas e variantes, desempenhou um papel central na configuração da morfologia urbana do concelho, moldando a ocupação do solo e, de igual modo, os hábitos de mobilidade, intensificando a dependência do transporte individual, perante um território fragmentado com espaços de baixa densidade, áreas de atividades económicas disseminadas e equipamentos concentrados na cidade.

Os eixos viários estruturantes de escala nacional e regional – como a ER349, as estradas nacionais desclassificadas sobre jurisdição do IP, EN1 e EN 109, e as antigas EN350, EN356 ou EN356-1, promoveram não só a dispersão urbana, como reforçaram a realocação de atividades económicas ao longo dos corredores viários, privilegiando o acesso às vias de nível superior - IC1/A8, IC1/A17, IC2/EN1, IC36/A8.

A influência da estrutura viária é evidente na forma como os diversos aglomerados urbanos se estruturam ao longo dos eixos de circulação, sendo visível uma malha urbana mais densa na cidade alargada de Leiria e Pedrógão, e, no restante território, um povoamento linear em mancha de óleo que, consoante a sua maior ou menor dispersão, se assume nucleado, disperso ou contínuo⁴.

O modelo de povoamento estrutura-se na cidade alargada de Leiria, que assume especial relevância pela sua dimensão, multifuncionalidade e densidade populacional, em três núcleos urbanos principais – Maceira⁵, Monte Real⁶ e Pedrogão⁷ - e em espaços de menores densidades apoiados na rede de vias e caminhos municipais.

As camadas históricas do concelho de Leiria, produzidas por ideias dominantes de época, foram mais ou menos persistentes no tempo, pelo que as formas urbanas têm um número

⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA (2015), Relatório do Plano Diretor Municipal de Leiria, /www.cm-leiria.pt/cmleiria/uploads/document/file/6703/Relat_rio_Plano_assinado.pdf, acesso a outubro de 2024

⁵ “Segundo lugar com maior população residente do concelho e que concentra um número assinalável de indústrias estabelecendo com a Marinha Grande uma forte relação de complementaridade.” (CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA, 2015)

⁶ “Caso singular no concelho pelo facto de ali existirem termas que potenciaram o seu desenvolvimento turístico.” (CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA, 2015)

⁷ “Aglomerado de praia do concelho de Leiria sujeito a elevadas pressões urbanísticas e à ocupação sazonal.” (CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA, 2015)

reduzido de morfologias principais. A malha urbana do concelho permite identificar diferentes áreas urbanas, tornando possível associar a sua forma ao potencial de intervenção que apresentam:

- O **centro histórico** marcado por ruas de pequeno perfil, quarteirões irregulares, edifícios de frente estreita e profundidade acentuada. Estas áreas nunca foram construídas nem adequadas à utilização automóvel. Deste modo, tem sido uma tendência europeia adaptar estas zonas urbanas a locais predominantemente pedonais, seja por força das especificidades dos seus moradores e funções, seja porque são áreas fundamentais para as visitas turísticas.
- A **cidade tradicional**, constituída por edifícios, uni ou multifamiliares, em banda, formam a frente edificada da rua ou avenida. Por norma, o rés-do-chão dos edifícios multifamiliares possuem funções comerciais e em parte dos pisos superiores tem funções mistas de habitação e serviços.

Nestas circunstâncias urbanas, o potencial de utilização pedonal junto aos estabelecimentos comerciais, no incentivo da utilização do comércio local e tradicional, bem como a exponenciação de esplanadas de cafés e restaurantes, tem vindo a impor o aumento do perfil do passeio para maior conforto de circulação pedonal e sociabilidades múltiplas de rua, encontrar o espaço para a circulação ciclável em via dedicada, redução da intensidade de tráfego, diminuição da velocidade de circulação e privilégio ao transporte público.

- Os **bairros**, por norma constituídos a partir de loteamentos isolados, desligados da cidade tradicional, ligados por vias de acentuada capacidade de tráfego que funcionam como distribuidoras urbanas e têm vindo a fragmentar o crescimento da cidade.

Sendo, por norma, virados para si mesmos, possuem um potencial de realização de zonas 30 e zonas de coexistência, um conceito que vai para além da definição de velocidade e desenvolvam mecanismos de unidade de vizinhança e utilização coletiva do espaço público por parte dos residentes.

- O **povoamento linear**, a forma que mais se destaca na generalidade do concelho, em que aproveitando a infraestrutura viária instalada, deu-se a construção de habitações, por norma unifamiliares de residência própria.

Assim, há que transformar a estrada em rua, construindo passeios para os peões, iluminação pública, estacionamento e, se possível, constituir pequenas praças que possam definir centralidades de escala local.

A expansão urbana programada, isto é, o solo urbanizável contemplado no Plano Diretor Municipal, contempla tanto espaços residenciais e espaços urbanos de baixa densidade, como também espaços de atividades económicas – área comercial e de serviços e área industrial e armazenagem - e espaços de uso especial para equipamentos e turismo.

Em termos urbanísticos, importa ainda destacar a construção da Linha de Alta Velocidade (LAV) entre Porto e Lisboa, um dos projetos ferroviários com maior relevância nas últimas décadas, com impactos estruturantes não só na mobilidade, como na estrutura urbana de Leiria.

A localização da estação da linha de alta velocidade de Leiria, em Barosa, prevê a realocação da Linha do Oeste, o que não só promove alterações à acessibilidade ferroviária, como ao ordenamento do território, uma vez que se torna necessário reestruturar o espaço-canal do troço a desativar, como também a área da nova interface.

Tendo em conta que as interfaces devem ser entendidas como um nó, mas também como um lugar associado a uma secção específica da cidade, onde se regista uma concentração significativa de infraestruturas, de equipamentos, habitação e emprego que geram importantes e diversas vivências, uma nova interface torna necessária a estruturação do território no seu entorno, por forma a fomentar uma nova centralidade.

1.3. Sociodemográficas

As dinâmicas de mobilidade da população são condicionadas, direta ou indiretamente, por diversos indicadores socioeconómicos que, consequentemente, influenciam a necessidade de deslocação dos cidadãos.

Leiria tem registado um progressivo aumento populacional nas últimas décadas, particularmente entre 1991 e 2001, com uma variação de 16,6%⁸, tendo apresentado um total de 128.603 residentes, em 2021. Esta realidade deve-se ao facto de o concelho ser, tradicionalmente, atrativo em termos da concentração de indústrias, serviços e de diversas atividades económicas, resultante do seu estatuto de capital de distrito.

Além dos dados recolhidos sobre a população residente, é fundamental considerar as informações relativamente à população estrangeira que reside legalmente no concelho, uma vez que esta contribui para os fluxos de mobilidade, mas que, devido aos critérios estabelecidos, não é equacionada nos recenseamentos gerais da população.

Refletindo a tendência nacional de aumento da imigração, motivado pela procura de melhores condições de vida e pelas políticas de imigração, Leiria, num período de cinco anos, apresentou uma variação de 54,6%, registando-se um total de população estrangeira com estatuto legal de residente de 4853, em 2017, e de 7502, em 2021⁹.

O Brasil e a Ucrânia destacam-se enquanto nacionalidades com maior número de imigrantes residentes, quando comparados com as demais¹⁰. A comunidade brasileira, concretamente, tem apresentado um crescimento contínuo em Leiria, onde o número de imigrantes brasileiros aumentou de 1437, em 2017, para 3752, em 2021.

O concelho apresenta uma densidade populacional de 228 habitantes por km², valor superior à média da região. As freguesias mais densamente povoadas concentram-se na cidade alargada de Leiria – União das Freguesias de Leiria, Pousos, Barreira e Cortes, União das Freguesias de Marrazes e Barosa e União das Freguesias de Parceiros e Azoia -, onde a densidade pode ultrapassar os 2.000/km².

Em contraste, as áreas rurais e periféricas apresentam menor concentração populacional, geralmente abaixo dos 500 hab./km². Assim, pode constatar-se um claro contraste entre as

⁸ Instituto Nacional de Estatística, 1991,2001, 2011 e 2021.

⁹ Serviço de Estrangeiros e Fronteiras – SEFSTAT, 2021.

¹⁰ Nos últimos cinco anos, as dez nacionalidades mais representativas são Angola, Brasil, Cabo Verde, China, França, Itália, Marrocos, Roménia, Ucrânia e Uzbequistão.

áreas urbanas e as áreas rurais, influenciadas por fatores como a oferta de serviços, infraestruturas e as tendências de migração.

O aumento ou diminuição da população tem, inevitavelmente, impactos diretos na estrutura etária da população residente em qualquer território, existindo um claro envelhecimento populacional, acompanhado pela redução significativa da população jovem. Este fenómeno não é exclusivo de Leiria, refletindo uma tendência nacional e europeia, o que poderá relacionar-se com a melhoria dos cuidados de saúde, que tem induzido a diminuição da taxa de mortalidade, resultando num aumento da esperança média de vida, bem como com a redução do número de filhos por casal, que impede a renovação das gerações e contribui para uma população progressivamente mais envelhecida.

No que se refere à população ativa residente, esta está fortemente ligada ao setor terciário, que representa mais de 50% da atividade económica em quase todas as freguesias. O setor secundário também mantém um peso significativo, especialmente em áreas com tradição industrial.

A taxa de desemprego passou por algumas flutuações ao longo dos anos, por vezes provocadas por crises económicas, tendo registado uma subida drástica até 2012, em consequência da crise económica de 2008. Desde então tem-se verificado um progressivo decréscimo do mesmo, tendo voltado a aumentar somente em 2020, possivelmente fruto da recente pandemia COVID-19. A retoma económica permitiu que, em 2021, a taxa de desemprego atingisse o segundo valor mais baixo desde 2011, de apenas 2,6%, registando valores inferiores à média nacional.

No que diz respeito aos níveis de instrução, a população ainda apresenta uma percentagem significativa de residentes com baixos níveis de escolaridade, sendo os 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico os mais expressivos. Contudo, registou-se um aumento na população com ensino superior, especialmente entre os mais jovens, refletindo uma maior procura por qualificações.

1.4. Económicas

A conjuntura económica tem influência direta na mobilidade e nos transportes, considerando que as fases de crise podem condicionar a capacidade de investimento da administração local e central no setor dos transportes e, paralelamente, o rendimento das famílias afetar as escolhas modais e o acesso a habitação.

Nas últimas décadas, a implementação das estratégias orientadas para a mobilidade e para o setor dos transportes foi oscilando, muito devido a crises financeiras sentidas no país que provocaram abrandamentos nos investimentos estimados. Recentemente, a pandemia COVID-19 provocou uma crise financeira significativa, em que o setor dos transportes foi particularmente afetado, dado o decréscimo abrupto da procura de transportes públicos e a quebra no turismo, resultando em dificuldades para o setor.

De igual modo, só na última década, o poder económico da população portuguesa teve alterações significativas, uma vez que o país passou de um período de forte austeridade para uma recuperação significativa. Contudo, os mais recentes desafios, a pandemia e a inflação, aumentaram a pressão sobre o rendimento familiar, apesar dos aumentos do salário mínimo verificados.

A alteração do rendimento disponível, associada ao aumento dos custos da habitação, teve repercussões nas escolhas modais e, também, nas deslocações realizadas, uma vez que as dificuldades no acesso à aquisição de habitação promoveram a procura por soluções economicamente mais confortáveis no entorno dos grandes centros urbanos.

O concelho de Leiria apresenta um poder de compra elevado, sendo o concelho com maior poder de compra na Região de Leiria, e superando a média nacional (Gráfico 1). O elevado poder de compra é atribuído à existência de um tecido empresarial forte e dinâmico, à sua localização estratégica e a investimentos em infraestruturas que contribuem para uma população ativa qualificada e produtiva.

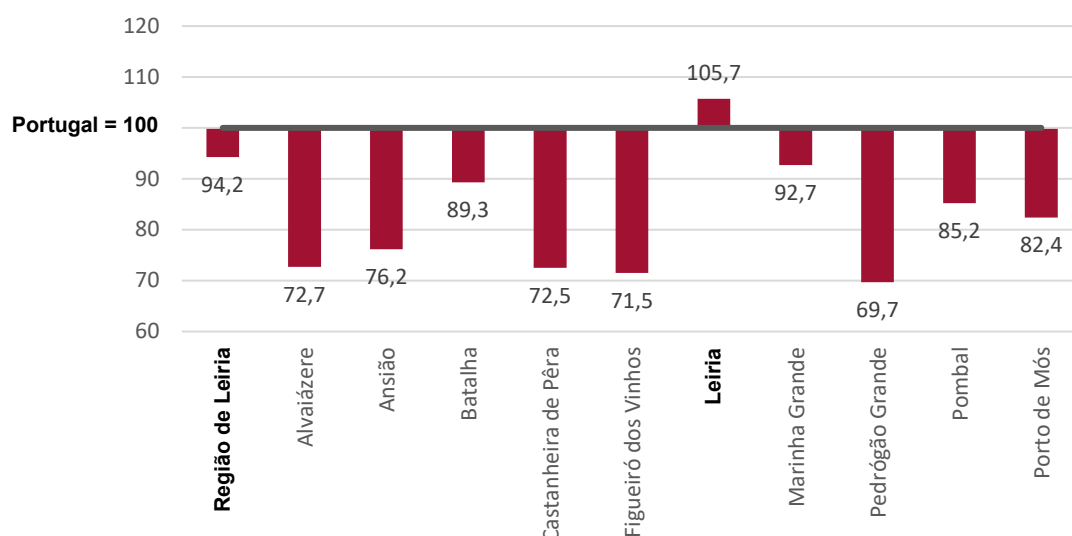


Gráfico 1. Indicador de poder de compra per capita em 2021

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2023

Relacionando o poder económico de Leiria com o custo de aquisição de habitação no seu território, constata-se que os gastos na compra de residência é o mais elevado da Região de Leiria (Tabela 1). Discriminando por tipologia de edificação, denota-se que o custo das moradias é superior ao dos apartamentos, este facto pode ser explicado pelas características que os diferenciam e, normalmente, valorizam as moradias e, também, pela oferta destas ser mais limitada.

Tabela 1. Avaliação bancária (€/m²) em 2024

Localização Geográfica	Alojamentos	Moradias	Apartamentos
Portugal	1.662	1.851	1.287
Região de Leiria	1.120	1.190	1.049
Alvaiázere	738	-	732
Ansião	810	-	815
Batalha	1.097	1.094	1.107
Castanheira de Pêra	-	-	-
Figueiró dos Vinhos	727	-	-
Leiria	1.234	1.309	1.120
Marinha Grande	1.081	1.062	1.124
Pedrógão Grande	-	-	-
Pombal	1.039	1.175	934
Porto de Mós	951	889	1.004

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2025

As condicionantes mencionadas refletem-se nas escolhas de fixação da população, uma vez que a preferência por locais que do ponto de vista habitacional impliquem menor despesas, o que acontece nas áreas mais periféricas, correspondem, na ótica da mobilidade, a áreas que normalmente proporcionam uma menor oferta de transportes coletivos, incentivando a utilização do transporte individual.

Além disso, é fundamental a implementação de políticas de apoio ao acesso à habitação, em que disponibilizem soluções habitacionais para pessoas que não disponham de recursos financeiros suportem a aquisição de uma habitação, de modo a fixar a população no território, não sendo necessário procurarem residência apenas nas periferias.

1.5. Ambientais

Os aspetos ambientais são fundamentais para a mobilidade urbana sustentável, pois impactam diretamente a saúde pública, a qualidade de vida e o meio ambiente. Entre as principais condicionantes ambientais, destacam-se o ruído, a emissão de poluentes atmosféricos e a procura de combustíveis fósseis.

O ruído, proveniente principalmente do tráfego rodoviário, é um dos principais problemas urbanos, com várias zonas da cidade a ultrapassar os níveis recomendados pela Organização Mundial da Saúde, associado a eixos como IP1/A1, IC32/A8, A19 - Variante da Batalha, EN1, EN242, EN113 ou a Avenida Comunidade Europeia (Figura 2). Esta situação ocorre, em parte, na proximidade de edifícios e habitações, o que prejudica a qualidade de vida dos habitantes, uma vez que a exposição prolongada a elevados níveis sonoros pode afetar a saúde, causando distúrbios do sono e doenças cardiovasculares.

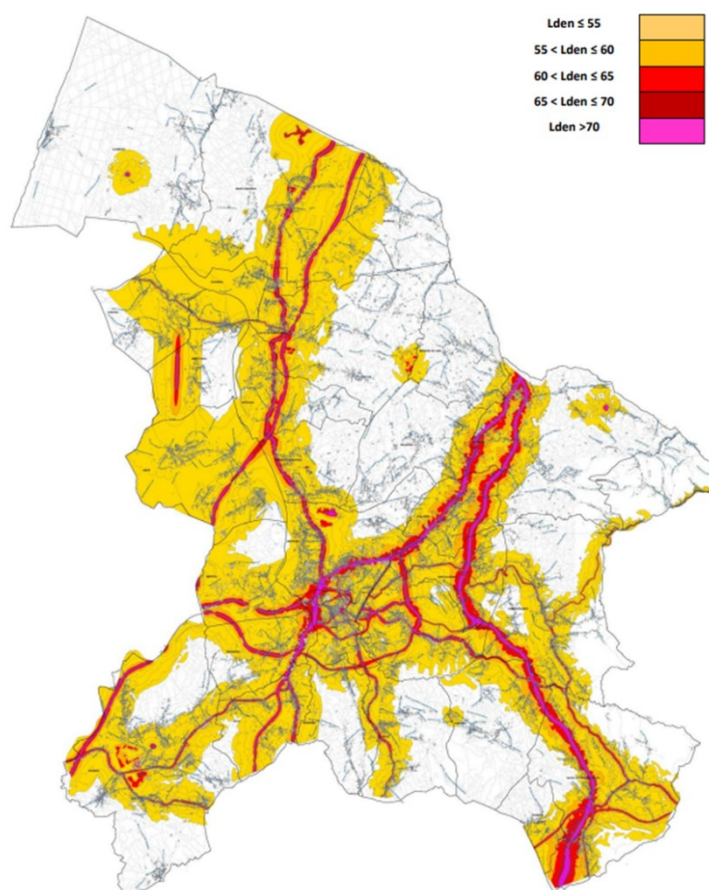


Figura 2. Parcial do mapa de ruído do concelho de Leiria

Fonte: Câmara Municipal de Leiria, 2014

A poluição atmosférica também é um fator crítico, com o setor dos transportes a ser responsável por uma significativa emissão de partículas finas (PM₁₀ e PM_{2.5}), dióxido de azoto (NO₂), monóxido de carbono (CO), dióxido de enxofre (SO₂), prejudiciais à saúde pública, e o dióxido de carbono, que embora não afete diretamente a saúde, é um dos principais gases de efeito estufa responsáveis pelas mudanças climáticas (Tabela 2).

Tabela 2. Níveis de poluentes no concelho de Leiria em 2019

Composto Químico	PM ₁₀ (t)	PM _{2.5} (t)	NO ₂ (t)	CO (t)	SO ₂ (t)	CO ₂ (t)
Produção de Energia	0	0	8	3	0	-
Indústria	329	211	647	659	186	427.188
Pequenas Instalações de Combustão	236	229	135	1.260	15	73.010
Emissões Fugitiva	-	-	-	-	-	0
Usos de solventes	28	11	0	13	0	2.550
Transporte Rodoviário	67	55	868	883	1	223.913
Navegação Nacional	-	-	-	-	-	-
Aviação Civil	-	-	-	-	-	-
Fontes Móveis (fora de estrada)	12	12	99	84	0	19.455
Resíduos	4	4	-	-	-	-
Agricultura	73	10	49	83	0	-
Outros	-	-	-	-	-	-
Natural	0	0	0	2	0	35
Total	749	532	1808	2.998	203	746.151

Fonte: Agência Portuguesa do Ambiente, 2019

O acompanhamento dos valores da qualidade do ar é uma das formas de assegurar a qualidade de vida das pessoas. sendo que os níveis dos poluentes devem ser inferiores aos limites estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro.

Neste contexto, o Município de Leiria instalou sensores, em tempo real, que permitem fornecer dados relativos à qualidade do ar, mas também ao ruído, tráfego pedonal e rodoviário e meteorologia. Estes equipamentos de monitorização, localizados na cidade¹¹, indicam que algumas áreas apresentam concentrações elevadas de poluentes, reforçando a necessidade de reduzir a dependência do transporte individual motorizado.

¹¹ Os sensores de monitorização localizam-se no Largo Cónego Maia, na Ponte Hintze Ribeiro e, dois pontos, na Avenida 25 de Abril.

No que diz respeito à procura de combustíveis para transportes terrestres, relacionada com a utilização do transporte individual, o combustível mais utilizado na última década é o gasóleo rodoviário, sendo que a percentagem de toneladas vendidas varia entre 86,1% e 88,7% (Gráfico 2).

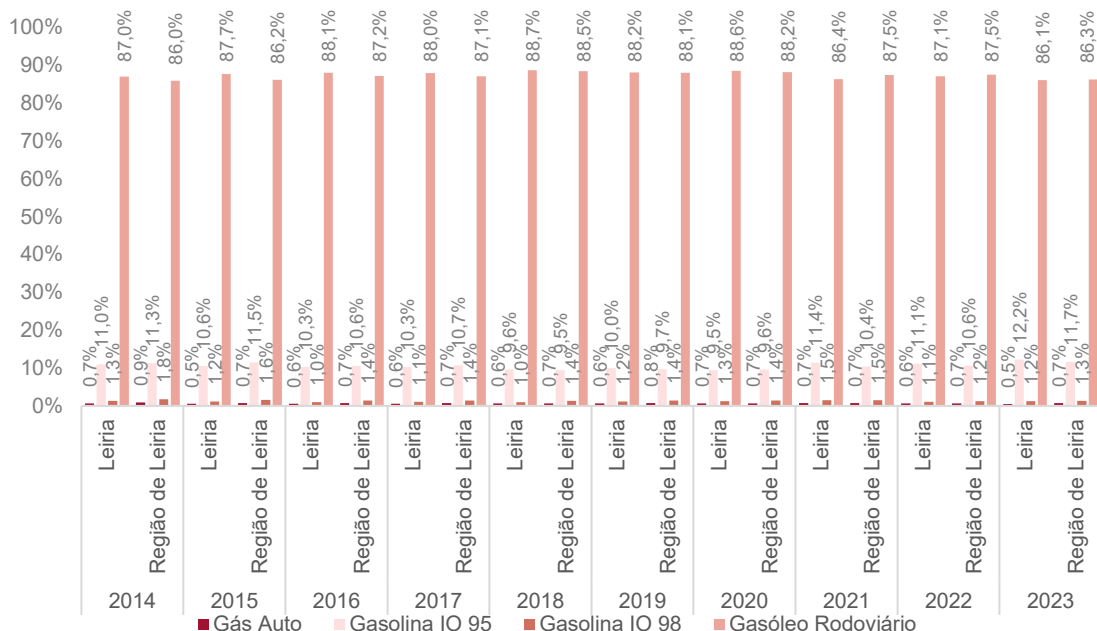


Gráfico 2. Percentagem de consumo dos diferentes tipos de combustíveis de transportes terrestres

Fonte: Direção-Geral de Energia e Geologia, 2025

Em termos absolutos (Gráfico 3), entre 2014 e 2023, é visível uma flutuação no consumo total de combustíveis, existindo um aumento gradual ao longo dos anos, exceto em 2017 e 2018 e, também, em 2020 e 2021.

Entre 2014 e 2017, existiu um aumento gradual do consumo impulsionado pela recuperação económica após a crise financeira e o crescimento do setor dos transportes, mas também pela estabilidade do preço dos combustíveis e a melhoria do poder de compra que, consequentemente, promoveram uma maior utilização de veículos.

Porém, em 2017 e 2018, assistiu-se a uma queda no consumo total num período economicamente estável, mas onde o poder de compra era limitado, devido ao crescente custo de vida, efeito do aumento do preço dos combustíveis e da habitação. Apesar da transição para veículos elétricos ter ganhado força neste período, as vendas não tinham ainda impacto na redução do consumo de combustíveis fósseis.

O consumo de combustíveis fósseis caiu significativamente em 2020, seguindo-se uma descida ainda maior em 2021, onde o principal motivo foi a redução drástica de deslocações motivadas pelos confinamentos, teletrabalho e restrições de circulação resultantes da pandemia COVID-19.

A partir de 2022, observou-se um aumento expressivo no consumo, atingindo 121.976 toneladas em 2022 e 129.265 toneladas em 2023, motivado pela retoma da atividade económica, o regresso do turismo e o fim das restrições que contribuíram para o aumento da mobilidade e, desta forma, do consumo de combustíveis. De igual modo, importa ter em conta os custos de aquisição de habitação e as consequentes alterações nas escolhas modais, face a possíveis alterações na relação casa-trabalho.

Em Leiria, importa igualmente destacar que, entre 2011 e 2021, existiu um ligeiro incremento na utilização do transporte individual nas deslocações pendulares, 76% para 80%, e um aumento significativo da taxa de motorização, contabilizando-se 647 veículos por 1.000 habitantes e 803 veículos por 1.000 habitantes, respetivamente.

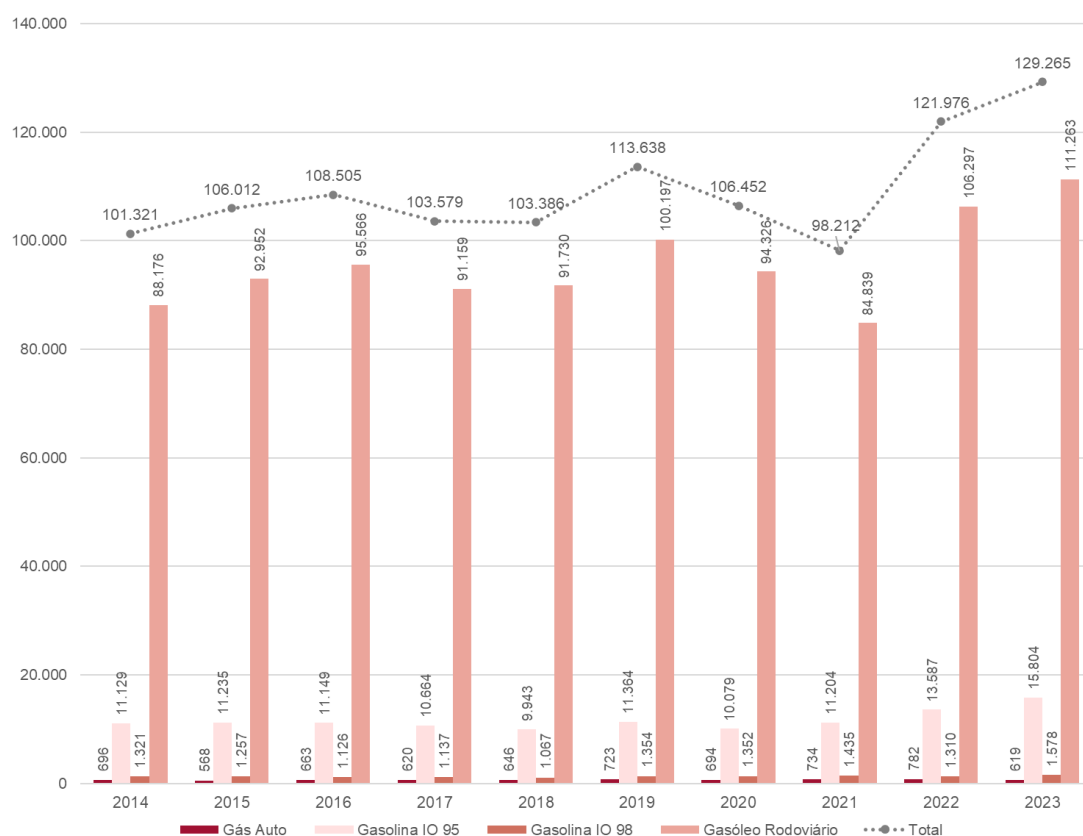


Gráfico 3. Consumo dos diferentes tipos de combustíveis de transportes terrestres no concelho de Leiria, em toneladas, entre 2014 e 2023

1.6. Políticas e Planos

As políticas e os planos territoriais desempenham um papel fundamental na elaboração e implementação dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, uma vez que definem orientações, prioridades e metas, as quais devem ser consideradas na construção de estratégias de mobilidade urbana sustentável.

A adoção de políticas sustentadas por governanças de múltiplos níveis, adequadas e ajustadas às realidades territoriais, torna-se essencial para garantir o desenvolvimento sustentável e a coesão social e, também, para enfrentar desafios complexos.

A política europeia de mobilidade sustentável tem sido fortemente impulsionada pelo Pacto Ecológico Europeu (2019), que define a meta de neutralidade carbónica da União Europeia até 2050. A este enquadramento estratégico somam-se vários documentos fundamentais para a mobilidade urbana sustentável, nomeadamente:

- **Novo Quadro Europeu para a Mobilidade Urbana (2021-2025)** – define orientações para a redução de emissões e melhoria da mobilidade nas cidades, incentivando a adoção de PMUS.
- **Livro Branco dos Transportes (2011)** – enquadra políticas de mobilidade para um sistema de transportes mais eficiente e sustentável, com um horizonte até 2050.
- **Plano de Ação para a Mobilidade Urbana (2009)** – reforça a necessidade de os Estados-Membros promoverem o desenvolvimento de PMUS integrados nas estratégias urbanas.
- **Recomendação (UE) 2023/550 da Comissão Europeia** – incentiva os países a desenvolverem programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável.

Ainda no contexto europeu, importa abordar a **Rede Transeuropeia de Transportes** (RTE-T), estabelecida pela União Europeia em 1996, cuja legislação definiu o quadro inicial para o desenvolvimento de uma rede de transporte transeuropeia, apresentando como principal objetivo o incremento da conectividade e promoção da coesão territorial, social e económica entre os Estados-Membros.

Recentemente, foram estabelecidas novas orientações para o desenvolvimento de uma rede transeuropeia de transportes constituída por uma rede principal que deverá estar concluída até 2030, uma rede principal alargada até 2040, e, por último, uma rede global concluída até 2050¹².

No contexto da RTE-T, surgem os nós urbanos que se constituem como zonas urbanas estratégicas dentro de uma rede de transporte ou logística que desempenham um papel central na conexão de diferentes regiões e na facilitação do fluxo de pessoas, mercadorias e serviços, e nos quais se cruzam diversas rotas de transporte - rodoviário, ferroviário, aéreo ou marítimo. Contudo, para ser considerada um nó urbano da RTE-T, a cidade terá de ter 100.000 habitantes ou mais.

Leiria constitui-se um nó urbano, uma vez que apresenta mais de 100.000 habitantes¹³ e integra a infraestrutura de transporte ferroviário e de transporte rodoviário que constituem a RTE-T. No que se refere à infraestrutura ferroviária, Leiria compreende um canal existente ferroviário de carácter convencional, que permite a ligação Lisboa à Figueira da Foz – a Linha do Oeste – e um canal previsto de ferrovia de alta velocidade que ligará Lisboa a Valença¹⁴. Quanto à infraestrutura rodoviária, a A1, que interliga Condeixa e Torres Novas, é a única autoestrada no município que compõe a RTE-T.

O regulamento sublinha ainda que, para cada nó urbano, deve existir a adoção e o acompanhamento de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), de modo a determinar medidas que integrem os diferentes modos de transporte e efetuar a transição para a mobilidade sustentável.

A articulação de instrumentos a nível nacional permite consolidar um planeamento estratégico eficaz, assegurando que as políticas, tanto de planeamento territorial, como de mobilidade sustentável, sejam implementadas de forma coerente em todas as regiões do país.

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) é o instrumento de topo do sistema de gestão territorial, onde se define objetivos e opções estratégicas de desenvolvimento territorial e se estabelece o modelo de organização do território nacional. Este constitui-se como o quadro de referência para os demais programas e planos territoriais e como um instrumento orientador das estratégias com incidência territorial.

¹² Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

¹³ Em 2021, a população residente correspondia a 128.603.

¹⁴ Considerando as linhas de alta velocidade Porto-Lisboa e Porto-Vigo.

O modelo de organização espacial patente no PN POT realça a importância de uma rede de infraestruturas, direcionada para o desenvolvimento mais equilibrado, estruturada em corredores transversais e longitudinais por todo o território nacional, reforçando a igualdade espacial. Assim sendo, a estabilização destes corredores, redes rodoviárias/ferroviárias e de importantes nós de conectividade, infraestruturas logísticas, aeroportos e portos contribuirá para a redução das desigualdades regionais existentes, promovendo a coesão territorial.

Com o desígnio de promover o desenvolvimento económico e social do país, consubstanciando a visão de recuperar a economia e proteger o emprego, e fazer da próxima década um período de recuperação e convergência de Portugal com a União Europeia, surge a **Estratégia Portugal 2030**. Esta estratégia apresenta-se como o referencial para os instrumentos de política nacionais, como o Quadro Financeiro Plurianual de apoio 2021-2027, assentando em quatro agendas temáticas centrais:

- as pessoas primeiro: um melhor equilíbrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdade;
- digitalização, inovação e qualificações como motores do desenvolvimento;
- transição climática e sustentabilidade dos recursos;
- um país competitivo externamente e coeso internamente.

Alicerçado nas estratégias territoriais do PN POT e alinhado com a Estratégia Portugal 2030, o **Plano Nacional de Investimentos 2030** é a figura que define as prioridades de investimento em infraestruturas e equipamentos nos sectores de transportes e mobilidade, ambiente e energia. Este programa pretende igualmente promover a convergência com a União Europeia, estabelecendo a coesão, a competitividade e inovação e, também, a sustentabilidade e a ação climática, como desígnios estratégicos que permitam que Portugal responda adequadamente aos desafios globais perspetivados.

Nos transportes e mobilidade, importa destacar os investimentos previstos para a descarbonização dos transportes públicos, a linha de alta velocidade ou a promoção da bicicleta e de outros modos suaves, entre outros.

O concelho de Leiria será abrangido pela Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto – Lisboa na segunda fase do projeto, executado entre o troço entre Soure e Carregado, sendo uma mais-valia, uma vez que a Linha do Oeste não é atualmente atrativa, podendo, assim, ajudar a suprir as deficiências da rede ferroviária existente.

Além disso, a LAV proporcionará uma redução significativa dos tempos de viagem entre as cidades diretamente envolvidas, colocando Leiria a apenas 40 minutos de Lisboa, o que permitirá incentivar o número considerável de pessoas que realiza deslocações pendulares entre Leiria e Lisboa a utilizar o transporte ferroviário, competindo com o tempo de uma hora necessário para o trajeto de automóvel. Neste âmbito, encontra-se prevista a realocização da Linha do Oeste, desviando o seu traçado atual para a envolvente da LAV, por forma a existir a interligação entre as duas linhas na Estação de Leiria, a concretizar em Barosa.

Como resposta à crise provocada pela pandemia COVID-19, no contexto do *Next Generation EU*, foi então criado um pacote de recuperação económica da União Europeia que se consubstanciou a nível nacional no **Plano de Recuperação e Resiliência**.

Este programa, com um período de execução até 2026, visa implementar um conjunto de reformas e de investimentos destinados a impulsionar o país, tendo como orientação um conceito de sustentabilidade inspirado nos objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas. Para o crescimento económico sustentado e a convergência com a Europa, objetiva-se recuperar a economia, garantindo crescimento sustentável, reforçar a resiliência do país contra futuras crises e promover a transição climática e digital, tornando Portugal mais competitivo e inovador.

Na dimensão Transição Climática, que resulta do compromisso com as metas climáticas que permitirão o alcance da neutralidade carbónica até 2050, surge a componente de mobilidade sustentável, como forma de responder a vários desafios no setor dos transportes, como a necessidade de reduzir as emissões de gases poluentes, diminuir a dependência de veículos privados e melhorar a coesão social nas áreas urbanas.

No contexto de reformas para a promoção de transportes públicos mais sustentáveis, pretende-se reforçar as autoridades de gestão de transportes públicos, as suas capacidades e as suas competências. No que se refere a investimentos, importa destacar a descarbonização dos transportes públicos e a digitalização do transporte ferroviário

No que se refere aos instrumentos de planeamento da mobilidade, a **Lei de Bases do Clima**¹⁵ estabelece o quadro de governação climática e impõe a obrigação de desenvolvimento de PMUS pelas autarquias locais, no âmbito do princípio da descarbonização da mobilidade. Este princípio privilegia:

¹⁵ Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, da Assembleia da República, Diário da República: I série, n.º 252 (2021), pp. 05-32.

- O transporte coletivo sustentável;
- Os modos ativos de transporte (pedonal e ciclável);
- A mobilidade elétrica e tecnologias de zero emissões.

Além disso, existem outros instrumentos nacionais fundamentais, que são estratégicos para a descarbonização e humanização dos territórios, com os quais os PMUS se devem alinhar, a saber:

- **Plano Nacional de Energia e Clima 2030 (PNEC 2030)** – Define metas para a redução de emissões no setor dos transportes.
- **Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050)** – Estabelece estratégias para atingir a neutralidade climática em Portugal.
- **Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 (Visão Zero 2030)** – Visa reduzir a sinistralidade rodoviária e garantir segurança na mobilidade.
- **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa (ENMAC¹⁶ e ENMAP 2030¹⁷)** – Promove a utilização de transportes sustentáveis e infraestruturas adequadas para peões e ciclistas.
- **Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência 2021-2025 (ENIPD 2021-2025)¹⁸** - visa promover a inclusão plena das pessoas com deficiência na sociedade.

No plano técnico e normativo, os seguintes documentos são fundamentais para garantir um planeamento inclusivo e sustentável:

- **Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos (INR, 2007)** – Define normas de acessibilidade para o espaço público e transportes.

¹⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 147 (2019), pp. 46-81.

¹⁷ Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho, da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 131 (2023), pp. 10-59.

¹⁸ Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2021, de 31 de agosto, da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 169 (2021), pp. 3-7.

- **Documento Normativo para Arruamentos Urbanos (IMT/LNEC, 2024)** – Estabelece critérios para a requalificação da rede rodoviária municipal, garantindo a segurança e acessibilidade dos espaços urbanos.

A nível regional, os Programas Regionais de Ordenamento do Território (PROT) desempenham um papel essencial na articulação das políticas de mobilidade com o ordenamento do território, estabelecendo diretrizes para um desenvolvimento urbano sustentável.

O **Programa Regional de Ordenamento do Território da Região Centro, PROT-Centro**, atualmente em discussão pública, considera que a afirmação plena da estrutura policêntrica da Região Centro depende da resolução de lacunas na acessibilidade intrarregional, designadamente na conectividade entre os centros urbanos do litoral e os do interior.

Assim, centrando a análise no sistema de mobilidade, se por um lado se torna necessário reforçar a acessibilidade e a conectividade intrarregional, tanto rodoviária como ferroviária, promovendo a coesão territorial, por outro lado, é também essencial garantir o acesso eficiente aos dois principais aeroportos e às áreas metropolitanas.

Outro dos objetivos prioritários para o desenvolvimento da região é a promoção de uma rede logística que fortaleça a conexão entre os polos produtivos, as infraestruturas nodais (portos marítimos, terminais intermodais, plataformas logísticas) e os postos fronteiriços.

No setor dos transportes, revela-se necessário promover os transportes coletivos e a mobilidade sustentável nos movimentos pendulares, incentivar a mobilidade ativa e suave em ambiente urbano e, também, fomentar soluções de mobilidade flexível e partilhada nos territórios de baixa densidade.

O programa de execução do PROT-Centro desempenha um papel importante no financiamento de projetos que reforcem a mobilidade sustentável a nível regional, podendo vir a ser corporizados, sempre que possível, nas Estratégias Portugal 2030 e Centro 2030, noutros programas em curso ou, ainda, em iniciativas ou programas que venham a ser definidas no futuro.

No que se refere ao **Programa Operacional Regional do Centro - Centro 2030**, este instrumento operacionaliza os fundos europeus atribuídos à região para o período 2021-2027, com o intuito da implementação de projetos que promovam o desenvolvimento económico, social e ambiental.

Considerando os objetivos estratégicos do Centro 2030, importa destacar os objetivos específicos regionais, como o *RSO2.8. Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono* e o *RSO5.1. Promover o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo, a cultura, o património natural, o turismo sustentável e a segurança nas zonas urbanas*. Estes objetivos específicos foram delineados como forma de abordagem às necessidades e prioridades particulares da Região Centro, alinhando-se com os objetivos gerais da Política de Coesão da União Europeia.

Numa escala intermunicipal, no quadro da valorização de oportunidades de financiamento sustentadas em abordagens territoriais específicas, a Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria (CIMRL)¹⁹ encontra-se a desenvolver o **Plano de Ação Região de Leiria 2030**.

Tendo como ponto de partida as prioridades de desenvolvimento estabelecidas à escala europeia, nacional e regional e, paralelamente, o diagnóstico sub-regional, foram definidos objetivos estratégicos com enfoque na coesão social, inovação e competitividade e resiliência territorial e neutralidade carbónica, em linha com o definido na Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial (EIDT). Os eixos de atuação assentam na dimensão funcional na provisão de Sistemas de Informação Geográfica, no reforço do sistema urbano, na dinamização de ativos territoriais e no desenvolvimento e competitividade da região.

O Eixo 2. Reforço do Sistema Urbano, apenas acessível aos centros urbanos regionais e estruturantes como Leiria, Marinha Grande e Pombal, visa atuar ao nível dos desafios da descarbonização, digitalização, competitividade e reforço do modelo policêntrico, tendo como objetivo específico a mobilidade urbana sustentável (RSO2.8.).

Neste contexto, importa destacar como ações a desenvolver a elaboração do Plano de Descarbonização - Região de Leiria, com enforque em Leiria e Marinha Grande, para caracterização da situação energética e carbónica existente e definição de um plano de ação conducente à descarbonização e consequente proteção do ambiente, e o projeto Transporte Urbano Digitalizado - Mobi Região de Leiria, com incidência em Leiria, Marinha Grande e Pombal, com vista a promover cidades inteligentes e digitais, através do recurso às TIC e a serviços digitais.

Especificamente em matéria de mobilidade urbana sustentável, destaca-se o **Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Região de Leiria** que permite enquadrar o apoio

¹⁹ A CIMRL é composta pelos Municípios de Alvaiázere, Ansião, Batalha, Castanheira de Pera, Figueiró dos Vinhos, Leiria, Marinha Grande, Pedrógão Grande, Pombal e Porto de Mós.

financeiro que os municípios pretendam candidatar ao Programa Operacional Regional para a concretização das tipologias de ação relacionadas com a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável.

Este configura-se como um programa de ação que articula medidas de natureza técnica e política com intervenções infraestruturais, procurando maximizar a relação custo-benefício, em termos dos objetivos preconizados, nomeadamente os ambientais e energéticos.

No quadro de ações do município de Leiria, são abarcadas medidas para os modos suaves, interfaces, soluções BRT e DRT, entre outras tipologias. Do conjunto, com um horizonte temporal a longo prazo, destaca-se a constituição de duas estações da mobilidade, nível I e nível II, a criação de parques de estacionamento dissuasores na periferia da cidade de Leiria, a materialização da ligação BRT Leiria – Marinha Grande, estudos para a implementação de um sistema municipal de transporte adaptado à procura e para a revisão da rede de transportes urbanos e alteração de material circulante e o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Por fim, no que à governança local diz respeito, os municípios, que apresentam papel central na implementação de políticas territoriais, devem garantir que os seus instrumentos de planeamento municipal estejam alinhados não só com as orientações supramunicipais, assegurando uma implementação eficaz e coordenada, como entre si, de forma a assegurar a compatibilidade entre a mobilidade e o ordenamento do território.

O **Plano Diretor Municipal** (PDM) é o principal instrumento para o ordenamento do território municipal, estabelecendo as diretrizes para a ocupação e uso do solo, de forma equilibrada e sustentável, de forma a estruturar o desenvolvimento urbano e rural, tendo em conta as necessidades habitacionais, ambientais, económicas e sociais. A sua revisão periódica é necessária para adaptá-lo às necessidades e desafios do município, garantindo a sua eficácia na gestão do território.

Atualmente, encontra-se em vigor a primeira revisão do PDM de Leiria de 2015, tendo, desde então, existido alterações e correções, como forma de adaptação à realidade municipal ao longo dos anos. Em complemento, dentro do sistema de planeamento territorial municipal, existem três planos de pormenor, permitindo estes o ajuste a escalas mais detalhadas para estabelecer modelos de ocupação urbana e organização territorial, alinhando-se às políticas urbanísticas delineadas pelo PDM.

Em 2015, com a publicação do **Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros**, iniciou-se um processo de reorganização do sistema de transportes públicos

rodoviários. As câmaras municipais assumem o poder de comandar todas as vertentes dedicadas aos transportes, desde o planeamento das infraestruturas, das redes e dos serviços, a gestão e monitorização e a informação e divulgação. As câmaras municipais que não quiserem assumir funções podem delega-las nas comunidades intermunicipais, definindo assim novas autoridades de transporte.

O Município de Leiria delegou os seus poderes em relação ao serviço público de transporte de passageiro que se desenvolvam integralmente no território municipal, ficando a Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria responsável não só pelos serviços intermunicipais que se desenvolvem, integral ou maioritariamente, na sua respetiva área de competência, como os serviços municipais. Contudo, o município estabelece-se como autoridade de transportes no que diz respeito aos serviços urbanos, linhas com origem e destino dentro dos limites territoriais da área urbana de Leiria.

No contexto de gestão municipal, importa destacar a problemática das estradas que atravessam áreas urbanizadas dos concelhos, mas que se encontram sob jurisdição das Infraestruturas de Portugal (IP), gerando desafios significativos no que se refere à gestão, segurança e mobilidade.

Perante a existência de eixos viários sob jurisdição da IP, esta é responsável pelas ações de manutenção, requalificação e fiscalização, o que impede a intervenção direta dos municípios no que diz respeito a medidas de segurança viária ou na adoção de soluções urbanísticas que se adequem à escala local.

Apesar de se verificarem ainda troços viários sob a jurisdição do IP, como forma de mitigar esta realidade, em 2021, o Município de Leiria aceitou a transferência de gestão de troços da EN109-9, EN349 e EN 350 e da totalidade da extensão da EN109 em território concelhio.

Contudo, dada a ainda existência de troços viários sob gestão do IP, como a ER349 ou a ER357, importa estabelecer um diálogo mais eficaz, não só do município de Leiria, como de outros municípios no mesmo contexto, com o IP, face aos desafios que a gestão destas infraestruturas em contexto urbano acarreta.

As dinâmicas de planeamento analisadas exprimem, sobretudo, estratégias e orientações a seguir para um desenvolvimento coeso, através de políticas com o intuito de tornar o sistema de mobilidade e o setor dos transportes mais competitivo e promover um planeamento do uso do solo direcionado para as necessidades específicas de cada território.

Os Objetivos

2

2.1. Objetivos Gerais

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Leiria surge da necessidade de traduzir, a partir da mobilidade, uma visão holística do tema numa perspetiva fortemente territorializada e atenta à realidade social e de ocupação do solo que o concelho de Leiria revela.

A mobilidade é um tema incontornável no debate sobre a ocupação e transformação do solo, sendo, igualmente, cada vez mais consensual o seu papel determinante para um desempenho eficaz e eficiente da construção humana que se vai registando sobre esse território.

Urge, assim, a necessidade de acompanhar as transformações físicas e sociais do território numa perspetiva estratégica e alargada aos novos paradigmas da mobilidade urbana sustentável. Tendo por base esta necessidade e o estabelecido nas Orientações para a Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável²⁰, os objetivos gerais para o presente 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.

²⁰ INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P. (2024), Orientações para a elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável.

2.2. Objetivos Estratégicos

Em conformidade com as condicionantes identificadas e as características apresentadas na fase de caracterização e diagnóstico, bem como as orientações incluídas nas políticas nacionais e europeias, foram desenvolvidos seis objetivos estratégicos que norteiam o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Leiria.

Objetivo estratégico 1: Leiria caminhável

- Objetivos específicos:
 - **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.

Objetivo estratégico 2: Leiria ciclável

- Objetivos específicos:
 - **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 à utilização 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.

Objetivo estratégico 3: Promoção dos transportes públicos

- Objetivos específicos:
 - **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.

Objetivo estratégico 4: Otimização do sistema viário

- Objetivos específicos:
 - **OE 4.1.** Racionalizar a utilização do transporte individual motorizado;
 - **OE 4.2.** Redefinir os principais acessos aos aglomerados urbanos, 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.

Objetivo estratégico 5: Racionalização do estacionamento

- Objetivos específicos:
 - **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.

Objetivo estratégico 6: Equilíbrio das ações de logística urbana

- Objetivos específicos:
 - **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.

2.3. Objetivos Transversais

Os objetivos transversais influenciam todas as competências desenvolvidas pelos objetivos estratégicos, com o intuito de integrar e implementar medidas e ações concretas.

Objetivo transversal 1: Integração dos modos

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

Objetivo transversal 2: Integração da mobilidade com o uso do solo

- Objetivos específicos:
 - **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.

Objetivo transversal 3: Melhoria da qualidade do ambiente urbano

- Objetivos específicos:

- 
- 

2.4. Objetivos Sistêmicos

Os objetivos sistêmicos têm como propósito orientar a implementação do plano, garantindo a cooperação e sinergia de todas as partes, desde a tomada de decisão à participação pública, de forma a promover um planeamento integrado do sistema urbano e da mobilidade.

Objetivo sistémico 1: Integração da mobilidade nas plataformas digitais

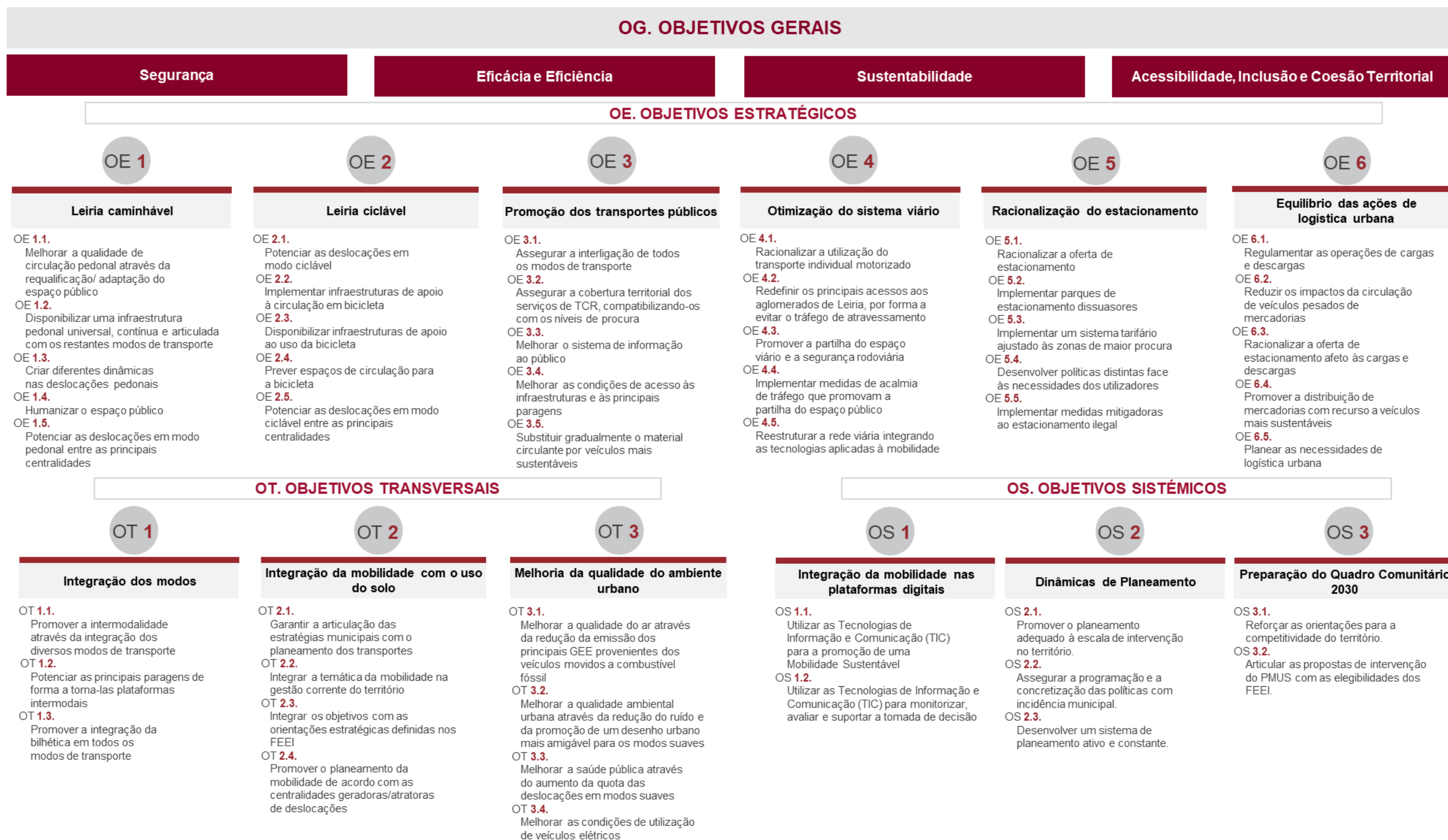
- Objetivos específicos:
 - **OS 1.1.** Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para a promoção de uma Mobilidade Sustentável;
 - **OS 1.2.** Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para monitorizar, avaliar e suportar a tomada de decisão;

Objetivo sistémico 2: Dinâmicas de planeamento

- Objetivos específicos:
 - **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;

Objetivo sistémico 3: Preparação do Quadro Comunitário 2030

- Objetivos específicos:
 - **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 FEEL.



Os Cenários

3

A definição de possíveis cenários de evolução tem o propósito de perspetivar horizontes prováveis para o sistema de mobilidade e transportes, tendo como base um conjunto de variáveis que afetam, direta e indiretamente, a mobilidade no concelho. Construir cenários permite antecipar desafios, avaliar impactos e desenvolver estratégias, ajudando à decisão dos responsáveis pela gestão territorial.

Tendo em consideração as tendências europeias e nacionais, os cenários “tentam captar o alcance da incerteza decorrente de “olhar para o futuro”, com o intuito de construir uma melhor base fatural para decisões estratégicas”²¹. Assim, a construção de cenários permite avaliar as possíveis consequências das atuais tendências, das mudanças locais e sociais e, também, das diferentes políticas territoriais multiníveis.

Deste modo, elaboraram-se três cenários distintos, tendo em consideração as principais forças motrizes que afetam o desenvolvimento do sistema de mobilidade e o setor dos transportes, sendo eles:

- **Cenário Tendencial:** compreende o prolongamento das tendências atuais, no âmbito de uma conjuntura de dinâmica mediana, na implementação de medidas que proporcionem um desenvolvimento do sistema de mobilidade;
- **Cenário Intermédio:** traduz-se num cenário mais favorável, em que há uma adoção de estratégias que visam alterar os aspetos ou comportamentos mais negativos associados ao sistema de mobilidade;
- **Cenário Pró-ativo:** compreende o desenvolvimento das ações de uma forma mais desejável, pressupondo uma forte intervenção pública na alteração dos fatores que mais condicionam a mobilidade sustentável;

²¹ INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P. (2024), Orientações para a elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável

3.1. Cenário Tendencial

O cenário tendencial corresponde à projeção das tendências atuais, em que não se perspetiva alterações significativas das variáveis, que dizem respeito à demografia e às políticas de intervenção territorial, no setor dos transportes e no sistema de mobilidade.

3.1.1. Território e população

No contexto do ordenamento territorial a perspetiva deste cenário passa pela manutenção do sistema urbano e de mobilidade existente.

Relativamente ao crescimento urbano, as tendências urbanísticas manter-se-ão semelhantes às atuais, com a expansão urbana dos principais aglomerados urbanos e a continua dispersão dos espaços de atividades económicas em torno, principalmente, das vias estruturantes.

Considerando as projeções populacionais correspondentes ao cenário baixo, a Região Centro sofrerá um decréscimo populacional nas próximas décadas a par do que acontecerá no território nacional. Entre 2021 e 2030, a diminuição será de -7,3%, mantendo o rumo até 2040, onde se perspetiva uma redução de população na ordem dos -15,1%, tendo por base o ano de 2021.

Apesar de se prever um decréscimo populacional em todo o território nacional, importa realçar, por um lado, que Portugal se tem tornado num país de receção de emigração, facto que pode contrariar os valores apresentados, e, por outro, que as projeções não têm em conta os períodos de crise ou de retoma económica que tanto afetam a evolução populacional de um território.

Tabela 3. Projeções demográficas de acordo com a população residente e os valores do cenário baixo

	População residente	Projeções populacionais			Variação Populacional		
	2021	2030	2035	2040	2021-2030	2021-2035	2021-2040
Portugal	10.343.066	9.971.365	9.681.197	9.360.824	-3,6%	-6,4%	-9,5%
Centro ²²	2.227.239	2.063.549	1.979.101	1.891.315	-7,3%	-11,1%	-15,1%

Fonte: INE, Censos 2011 e Projeções 2018-2080

²² As projeções para a Região Centro são baseadas na configuração da NUTS II de 2013, tendo sido esta alterada em 2024.

3.1.2. Políticas, economia e sociedade

No contexto das políticas, trabalha-se no cenário em que a delegação de novas atribuições e competências levou a ampliação de responsabilidades, exigindo uma maior eficiência na gestão territorial, nem sempre acompanhada pelas verbas financeiras e meios técnicos desejáveis.

No que concerne à economia, o concelho de Leiria enquadra-se na terceira maior economia regional do país, o que poderá influenciar o investimento em projetos direcionados para a evolução das acessibilidades e da mobilidade, no entanto, perspetiva-se que os investimentos não suprimam as debilidades existentes a curto prazo.

Do ponto de vista ambiental, prevê-se uma alteração de atitudes face às suas questões, com a adoção de modos de transporte menos poluentes e, também, devido ao desenvolvimento das políticas de transportes tendentes a melhorar a qualidade do ambiente urbano.

3.1.3. Mobilidade e transportes

No que respeita à mobilidade, assume-se que prevalecem as tendências atuais, continuando os padrões de mobilidade com as mesmas repartições modais, onde predomina a utilização massiva do transporte individual motorizado como o principal modo de transporte nas deslocações.

Para o setor dos transportes coletivos, perspetiva-se a manutenção das condições existentes com desajustes entre a oferta e a procura e, também, a permanência de insuficiências na integração de todos os modos de transporte.

Relativamente aos modos ativos, prevê-se que o sedentarismo prevaleça nas escolhas modais da população, onde as opções de deslocação em modo pedonal e ciclável não sejam prioridade, mesmo em viagens de curta distância.

As ações apresentadas neste cenário traduzem-se na manutenção das tendências correntes em diversos níveis, desde o planeamento do uso do solo até ao sistema de mobilidade e setor dos transportes, assumindo-se que o comportamento da população se mantenha semelhante ao atual.

3.2. Cenário Intermédio

O cenário intermédio compreende a adoção de um conjunto de medidas no sentido de melhorar o desempenho do setor dos transportes coletivos e do sistema de mobilidade, porém, as estratégias adotadas não suprimem, na totalidade, as debilidades existentes.

3.2.1. Território e população

No âmbito do ordenamento territorial, perspetiva-se a consolidação das novas centralidades a par de uma expansão urbana para as áreas mais periféricas do concelho. Em relação ao planeamento do uso do solo, perspetiva-se que as estratégias e orientações articulem com as dos transportes e do sistema de mobilidade.

Relativamente aos equipamentos e serviços existentes, prevê-se o surgimento de medidas orientadas para a melhoria das infraestruturas e condições de acesso, pretendendo-se a mesma situação para os espaços de atividades económicas, com a consolidação de grandes polos geradores e atratores de viagens.

Em relação às tendências demográficas, analisou-se as projeções correspondentes ao cenário central, considerando-se um decréscimo populacional, rondando os -4,2%, entre 2021 e 2030, e -8,5% entre 2021 e 2040.

Tabela 4. Projeções demográficas de acordo com a população residente e os valores do cenário central

	População residente	Projeções populacionais			Variação Populacional		
	2021	2030	2035	2040	2021-2030	2021-2035	2021-2040
Portugal	10.343.066	10.295.824	10.182.357	10.046.681	-0,5%	-1,6%	-2,9%
Centro ²³	2.227.239	2.134.273	2.086.916	2.037.975	-4,2%	-6,3%	-8,5%

Fonte: INE, Censos 2021 e Projeções 2018–2080

²³ As projeções para a Região Centro são baseadas na configuração da NUTS II de 2013, tendo sido esta alterada em 2024.

3.2.2. Políticas, economia e sociedade

Neste cenário, acredita-se numa maior autonomia política e administrativa da região e do município, capaz de resolver algumas lacunas existentes, acompanhada do aumento de meios técnicos e financeiros para colocar em prática as estratégias adequadas.

No domínio da economia, prevê-se que uma conjuntura financeira nacional mais favorável permitirá impulsionar investimentos na mobilidade e no setor dos transportes, por forma a melhorar os seus serviços e infraestruturas.

No que concerne às questões ambientais, pressupõe-se um aumento das preocupações com a aplicação efetiva de políticas direcionadas para uma mobilidade mais sustentável, com a adoção de modos de transporte mais amigáveis do ambiente, como é o caso dos modos ativos e dos veículos elétricos.

3.2.3. Mobilidade e transportes

No cenário intermédio, prevê-se um maior equilíbrio da repartição modal com o aumento da utilização dos modos ativos e transportes coletivos, no entanto, o transporte individual predominará, mas com menos impacto.

A quota associada à utilização dos transportes coletivos sofrerá um aumento devido à implementação de uma rede de transportes adequada às necessidades da população, bem como a articulação com os vários modos de transporte, colmatando as lacunas existentes. As debilidades existentes nas áreas de baixa densidade poderão ser colmatadas com a adoção de transportes flexíveis, como é o caso do transporte a pedido, expandindo o conceito “MOBI Região de Leiria” ao concelho de Leiria.

Em relação às infraestruturas de apoio aos transportes coletivos, estas deverão sofrer intervenções de forma a solucionar os problemas existentes, como é o caso das acessibilidades às interfaces e paragens.

No que concerne aos modos ativos perspetiva-se um aumento da sua atratividade, uma vez que se pressupõe uma melhoria das condições de segurança e conforto das infraestruturas dedicadas ao peão e ao ciclista.

Perspetiva-se, também, a implementação progressiva de áreas de beneficiação do modo pedonal, designadas de zonas 30 e zonas de coexistência, com o intuito de redução da velocidade dos automóveis e diminuição dos volumes de tráfego, principalmente nos núcleos urbanos consolidados, da mesma forma que se amplia fatores de sociabilidade e sentido de comunidade.

A aplicação das ações mencionadas incentiva uma mudança de atitudes da população, orientada para uma nova cultura de mobilidade, assente na priorização da utilização de modos de transporte mais sustentáveis.

A racionalização da utilização do transporte automóvel e, conseqüentemente, a intensificação da utilização dos transportes coletivos e modos ativos proporcionará uma maior qualidade do espaço urbano, a par de uma forte humanização do espaço público, tornando-o mais atrativo para a caminhabilidade e permanência.

Para além disso, a alteração dos padrões de mobilidade influencia positivamente a qualidade ambiental dos espaços urbanos, uma vez que a utilização significativa dos modos ativos e transportes coletivos resultará na redução das emissões de gases com efeito de estufa e de ruído.

3.3. Cenário Pró-Ativo

O cenário pró-ativo compreende alterações francamente positivas com o intuito de dar resposta às insuficiências existentes. As estratégias adotadas proporcionam, ao sistema de mobilidade e ao setor dos transportes, significativos progressos, através da concretização de investimentos que promovam a sustentabilidade dos transportes coletivos.

3.3.1. Território e população

No contexto do ordenamento territorial ocorrerá a consolidação do sistema urbano regional com a colocação em prática de medidas e políticas impulsionadoras de uma maior atratividade a nível nacional e europeu.

No que concerne à expansão urbana, acredita-se num crescimento consolidado dos aglomerados urbanos, apostando-se na regeneração das áreas centrais face ao crescimento das áreas periféricas. Face ao desígnio de humanização e descarbonização dos espaços urbanos, releva-se a importância da aposta no território compacto, denso e multifuncional.

O urbanismo de proximidade assume-se imprescindível, promovendo um desenho urbano humanizado, concebido à escala do peão e não do automóvel. Para o efeito, aponta-se a importância da redução de distâncias na concretização das necessidades de mobilidade diárias, seja no espaço ou no tempo, com claros impactos na diminuição das necessidades de transporte e consequente melhoria dos parâmetros ambientais.

Relativamente ao posicionamento dos polos geradores, espera-se o surgimento de normas que regularizem a sua localização de acordo com as especificações do território. Prevê-se que os polos com maior capacidade de atração e geração de deslocações se localizem em áreas de boas acessibilidades, pressupondo, também, que os níveis de oferta de transporte coletivo se adequem às necessidades, por forma a diminuir a pressão do tráfego existente nos eixos viários locais.

De acordo com as projeções demográficas, apesar da tendência nacional de acréscimo da população, é perspetivada uma diminuição da população residente. Deste modo, prevê-se um decréscimo de população na ordem dos -1,2% no período entre 2021 e 2030 e dos -2,1% entre 2021 e 2040.

Tabela 5. Projeções demográficas de acordo com a população residente e os valores do cenário alto

	População residente	Projeções populacionais			Variação Populacional		
	2021	2030	2035	2040	2021-2030	2021-2035	2021-2040
Portugal	10.343.066	10.602.928	10.663.722	10.715.723	2,5%	3,1%	3,6%
Centro ²⁴	2.227.239	2.201.219	2.190.491	2.181.367	-1,2%	-1,6%	-2,1%

Fonte: INE, Censos 2021 e Projeções 2018–2080

3.3.2. Políticas, economia e sociedade

No domínio das novas governanças, admite-se a descentralização total das competências para o poder local, autarquia e uniões de freguesia, acompanhadas de um reforço de meios técnicos e financeiros, que proporcionem uma maior e melhor capacidade de intervenção a vários níveis do sistema de mobilidade e do setor dos transportes.

No contexto da economia, prevê-se um aumento das estratégias e investimentos direcionados para a mobilidade urbana sustentável e descarbonização dos transportes.

Em relação às questões ambientais, pressupõe-se a implementação de várias políticas e medidas que incentivem uma mobilidade mais sustentável em detrimento da utilização de veículos motorizados movidos a combustíveis fósseis.

O desenvolvimento de políticas devidamente articuladas com as necessidades territoriais proporcionará uma maior utilização dos modos ativos e transportes coletivos em detrimento do transporte individual e, conseqüentemente, levará a uma redução dos impactes ambientais decorrentes da mobilidade urbana.

3.3.3. Mobilidade e transportes

Neste cenário, perspetivam-se alterações significativas à repartição modal com um aumento exponencial da utilização dos modos ativos e transportes coletivos face à utilização do transporte individual.

²⁴ As projeções para a Região Centro são baseadas na configuração da NUTS II de 2013, tendo sido esta alterada em 2024.

No que aos transportes coletivos diz respeito, aguarda-se uma maior competitividade com a reorganização da rede de transportes. A reestruturação da rede de transporte coletivo trará imensos benefícios ao território, tais como uma ampla cobertura territorial e horária, a disponibilização de níveis de serviços adequados no que concerne à integração tarifária entre os vários modos, uma melhoria da informação ao público com a incorporação de todos os serviços e uma melhoria das infraestruturas de apoio, desde as interfaces às paragens.

Em relação aos modos ativos, e por forma a incentivar a sua utilização, espera-se a beneficiação dos percursos pedonais e a definição de uma rede pedonal com boas condições de conforto e segurança, acessível a todos. Relativamente ao modo ciclável, perspetiva-se a implementação de uma rede ciclável coesa que permita uma ligação segura e confortável entre as zonas residenciais e os polos geradores e atratores de viagens.

Pressupõe-se, também, a adoção de medidas potenciadoras da partilha de todos os modos de deslocação na via pública, com a implementação das zonas 30 e zonas de coexistência, principalmente nos aglomerados urbanos mais consolidados. A implementação destas zonas permitirá resolver pontos de conflito com a diminuição das velocidades praticadas e, consequentemente, reduzir a sinistralidade rodoviária e aumentar a segurança e o conforto dos peões e utilizadores de bicicleta, uma vez que o espaço destinado à circulação rodoviária será circunscrito.

Neste cenário, espera-se uma maior otimização dos resultados já esperados no cenário anterior, observando-se alterações drásticas dos padrões de mobilidade, com a utilização massiva dos transportes coletivos e modos ativos face à utilização do transporte individual.

Os conceitos de descarbonização, de ambiente sustentável e de desenho urbano são fundamentais na concretização das ações deste cenário, tendo como propósito a melhoria dos espaços públicos e da paisagem urbana, a par da beneficiação da qualidade ambiental dos territórios, conjuntamente com o desenvolvimento do sistema de mobilidade e setor dos transportes.

3.4. Avaliação dos Cenários

Considerando os três cenários definidos - tendencial, intermédio e pró-ativo - sintetizou-se as suas principais características no que se refere ao território e população, políticas, economia e sociedade, e, por fim, mobilidade e transportes (Tabela 6).

Tabela 6. Matriz dos cenários

Cenário Tendencial	Cenário Intermédio	Cenário Pró-ativo
Território e população		
• Manutenção do sistema urbano existente, através do prevalectimento das tendências urbanísticas atuais. • Expansão urbana dos principais aglomerados e continua dispersão dos espaços de atividades económicas. • Decréscimo populacional no território da Região Centro, mais acentuado do que o previsto a nível nacional.	• Afirmção das novas centralidades e expansão urbana para áreas mais periféricas. Planeamento do uso do solo sustentado em estratégias e orientações articuladas com o sistema de mobilidade. • Consolidação de grandes polos geradores e atratores de viagens, como equipamentos, serviços e espaços de atividades económicas. • Decréscimo populacional da Região Centro, fenómeno previsto para Portugal.	• Consolidação do sistema urbano regional que permita uma maior competitividade a nível nacional e europeu. • Consolidação dos aglomerados urbanos com a regeneração das áreas centrais. • Regulamentação da localização dos polos geradores e atratores de viagens. • Decréscimo populacional da Região Centro, fenómeno contrário à realidade nacional.
Políticas, economia e sociedade		
• Transferência de competências administrativas, mas nem sempre acompanhadas de reforço financeiro e meios técnicos. • A nível económico, perspectiva-se que o concelho de Leiria usufrua de investimentos direcionados para a mobilidade. • Alteração de atitudes face às questões ambientais, sobretudo, por parte dos mais jovens.	• Transferências de competências administrativas acompanhadas dos recursos necessários. • Desenvolvimento económico que permitirá investimentos na mobilidade e no setor dos transportes. • Aumento das preocupações ambientais com a elaboração de políticas direcionadas para uma mobilidade sustentável.	• Descentralização total das competências para o poder local, acompanhadas dos meios necessários para intervenções no sistema de mobilidade e no setor dos transportes. • Desenvolvimento económico alicerçado no poder da região, com um aumento das estratégias e intervenções na mobilidade. • Implementação de várias políticas e medidas que incentivem uma mobilidade mais sustentável.
Mobilidade e transportes		
• Permanência das tendências atuais, com a utilização do transporte individual a predominar como principal modo de transporte. • Manutenção das insuficiências existentes do transporte coletivo, em que a oferta não corresponde aos níveis de procura. • Prevalectimento do comodismo e sedentarismo face à utilização dos modos ativos.	• Equilíbrio da repartição modal com o aumento da utilização dos modos ativos e transportes coletivos. • Implementação de uma rede de transportes coletivos adequada às necessidades da população a par de uma melhoria das infraestruturas de apoio. • Aumento da atratividade dos modos ativos, com a melhoria das condições de segurança e conforto.	• Alterações significativas às tendências atuais, aumento exponencial da utilização dos modos ativos e transportes coletivos. • Reorganização e reestruturação da rede atual de transportes coletivos, conferindo-lhe uma maior competitividade face aos restantes modos de transporte. • Beneficiação dos percursos pedonais e cicláveis, tornando-os mais seguros e confortáveis. • Implementação de medidas potenciadoras de partilha de todos os modos de transporte.

Após a definição dos cenários de evolução para o concelho, torna-se fundamental enquadrá-los com os objetivos estratégicos, transversais e sistémicos elaborados no presente plano, para que seja possível realizar uma avaliação correta do impacto das medidas.

Deste modo, desenvolveu-se uma análise cruzada entre os domínios presentes nos dois cenários, intermédio e pró-ativo (Tabela 7 e Tabela 8), excluindo o tendencial, uma vez que apenas perspetiva a manutenção das tendências atuais, e os objetivos enunciados por forma a ser possível avaliar os seus contributos no desenvolvimento do sistema de mobilidade, do setor dos transportes e do território.

De modo a perceber o grau de impacto dos objetivos com os cenários atribuiu-se três níveis de intensidade: contribui pouco, contribui e contribui bastante.

Tabela 7. Análise cruzada do cenário intermédio

		Território e população		Políticas, economia e sociedade			Mobilidade e transportes		
		Ordenamento do território	Demografia	Políticas	Economia	Ambiente	Transporte individual	Transporte coletivo	Modos ativos
Objetivos Estratégicos	OE 1. Leiria caminhável	ii	ii	ii	ii	iii	i	ii	iii
	OE 2. Leiria ciclável	ii	ii	ii	ii	iii	i	ii	iii
	OE 3. Promoção dos transportes públicos	ii	ii	ii	ii	iii	i	iii	ii
	OE 4. Otimização do sistema viário	iii	i	i	ii	ii	iii	ii	ii
	OE 5. Racionalização do estacionamento	ii	i	i	ii	ii	ii	i	ii
	OE 6. Equilíbrio das ações de logística urbana	i	i	i	ii	ii	ii	i	i
Objetivos Transversais	OT 1. Integração dos modos	i	i	ii	ii	ii	ii	iii	iii
	OT 2. Integração da mobilidade com o uso do solo	iii	i	ii	ii	ii	i	ii	ii
	OT 3. Melhoria da qualidade do ambiente urbano	ii	i	iii	i	iii	i	ii	iii
Objetivos Sistémicos	OS 1. Integração da mobilidade nas plataformas digitais	ii	i	ii	ii	iii	ii	iii	iii
	OS 2. Dinâmicas de planeamento	iii	i	iii	ii	iii	ii	iii	iii
	OS 3. Preparação do Quadro Comunitário 2030	iii	i	iii	ii	iii	ii	iii	iii

i – Contribui pouco

ii – Contribui

iii – Contribui bastante

Tabela 8. Análise cruzada do cenário pró-ativo

		Território e população		Políticas, economia e sociedade			Mobilidade e transportes		
		Ordenamento do território	Demografia	Políticas	Economia	Ambiente	Transporte individual	Transporte coletivo	Modos ativos
Objetivos Estratégicos	OE 1. Leiria caminhável	iii	ii	iii	iii	iii	ii	ii	iii
	OE 2. Leiria ciclável	iii	ii	iii	iii	iii	ii	ii	iii
	OE 3. Promoção dos transportes públicos	iii	ii	iii	iii	iii	ii	iii	ii
	OE 4. Otimização do sistema viário	iii	i	ii	iii	ii	iii	ii	ii
	OE 5. Racionalização do estacionamento	ii	i	ii	iii	ii	iii	i	ii
	OE 6. Equilíbrio das ações de logística urbana	ii	i	ii	iii	ii	ii	i	i
Objetivos Transversais	OT 1. Integração de modos de transporte	ii	ii	iii	iii	iii	iii	iii	iii
	OT 2. Integração da mobilidade com o uso do solo	iii	i	iii	iii	ii	ii	iii	iii
	OT 3. Melhoria da qualidade do ambiente urbano	iii	i	iii	ii	iii	ii	iii	iii
Objetivos Sistémicos	OS 1. Integração da mobilidade nas plataformas digitais	ii	i	ii	ii	iii	ii	iii	iii
	OS 2. Dinâmicas de planeamento	iii	i	iii	ii	iii	ii	iii	iii
	OS 3. Preparação do Quadro Comunitário 2030	iii	i	iii	ii	iii	ii	iii	iii

i – Contribui pouco

ii – Contribui

iii – Contribui bastante

A Visão

4

Os princípios basilares do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Leiria são **a inclusão e coesão territorial**, a **sustentabilidade**, isto é, o equilíbrio entre os vetores económico, ambiental e social, mas também a **qualidade do ambiente urbano**, sendo a mobilidade um dos fatores que mais condiciona ou potencia a qualidade de vida dos cidadãos.

A **inclusão e a coesão territorial** na ótica da mobilidade são fundamentais para garantir que todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, económicas e sociais, se possam deslocar autonomamente e com segurança nos espaços urbanos. Urge desenvolver políticas públicas e infraestrutura que se adequem às necessidades das populações, particularmente as mais vulneráveis, bem como promover a colaboração entre as diferentes esferas da sociedade e a participação das comunidades no planeamento urbano, e, assim, garantir cidades mais justas e acessíveis.

Para uma efetiva inclusão social e económica, é imperativo criar um ambiente onde todos tenham a oportunidade de se mover livremente, de forma eficiente e acessível, independentemente da sua localização geográfica, da sua condição socioeconómica ou da sua condição física, combatendo, assim, a pobreza de mobilidade.

Com o aumento da população urbana e a consequente intensificação do tráfego automóvel, tornou-se essencial repensar como nos deslocamos, integrando diferentes modos de transporte para reduzir a utilização do automóvel e incentivar as alternativas modais mais sustentáveis. Para a **sustentabilidade** ambiental, económica e social, o sistema de mobilidade urbana deverá alicerçar-se na promoção de transporte público eficiente e acessível, no incentivo do andar a pé e na utilização da bicicleta, no uso de tecnologias limpas e, também, em zonamentos de usos mistos, diminuindo a emissão de gases poluentes e melhorando a qualidade do ar.

A **qualidade do ambiente urbano** e a mobilidade urbana estão interligadas significativamente, uma vez que ambiente urbano planeado e sustentável pode promover a eficiência da mobilidade, assente na mobilidade suave ativa e no transporte público e, assim, e reduzir a poluição atmosférica e sonora, transformando os espaços urbanos em lugares mais saudáveis e agradáveis para viver e possibilitando um futuro mais sustentável e equilibrado.

Assim, considerando as mais recentes boas práticas em matéria de mobilidade urbana sustentável, define-se como visão do presente plano 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**.

Para cumprimento da visão referida, contempla-se uma estratégia global de mobilidade urbana sustentável com ações tangíveis, como sejam as direcionadas aos sistemas de transporte e mobilidade, suas infraestruturas e serviços, e intangíveis, como seja o reforço de uma cultura de mobilidade baseada na sensibilização e formação para a alteração de comportamentos, tendo-se definido **cinco objetivos gerais** e, também, um conjunto de **objetivos estratégicos, transversais e sistémicos**.

Assim, considera-se ser fundamental, em primeiro lugar, **privilegiar o modo pedonal**, de forma a promover a sociabilidade, a economia local e tradicional, promovendo, assim, vivência urbana, constituindo, este, o modo de transporte primordial para todos os cidadãos.

Em segundo, é fundamental **relevar o modo ciclável**, na medida em que este é um modo de deslocação sustentável favorável à realização de deslocações com distâncias mais comparativamente com modo pedonal, sobretudo pela velocidade que atinge. Tendo em consideração as particularidades topográficas de Leiria, existe potencial para a utilização da bicicleta, sendo mais elevado em viagens em meio urbano até 5 ou 7 quilómetros. Considerando que uma elevada percentagem das deslocações realizadas em transporte individual é inferior a esta distância, a bicicleta constitui-se como o modo de deslocação mais favorável.

A terceira prioridade das políticas de mobilidade prende-se com a **melhoria do transporte público** por via da beneficiação da sua abrangência territorial, temporal, da comodidade para o utilizador bem como na prestação de mais e melhor informação ao público, não descurando a sua eficiência energética na opção por veículos com emissões reduzidas de poluentes.

Por outro lado, importa **reduzir a necessidade de utilização do veículo motorizado individual e racionalizar o seu uso**, através da criação de condições de deslocação em modos sustentáveis, como referido anteriormente. Neste ponto, importa também considerar a gestão do estacionamento e das operações de logística, sendo, estas, ferramentas com elevada preponderância, pois faz-se sentir direta e imediatamente no utilizador do automóvel.

Igualmente fundamental é a promoção da integração entre os vários modos de transporte - a **intermodalidade** - ou seja, a complementaridade entre diversos modos através de cadeias de deslocação, segundo as quais o cidadão utiliza o modo que, considerando as suas especificidades e objetivos de deslocação, mais se adequa a cada trajeto.

Da mesma forma, a **qualificação do ambiente urbano** tem como finalidade promover uma melhoria significativa da qualidade de vida urbana, através da criação de mecanismos que

convidem as pessoas a usufruir dos espaços públicos, dotados de percursos acessíveis à mobilidade suave e de infraestruturas de apoio à estadia e sociabilização.

Um dos elementos que se tem verificado de extrema importância é a **integração entre mobilidade e o uso do solo** já que só desta forma se otimiza a redução das necessidades e distâncias das deslocações, promovendo a utilização dos modos sustentáveis.

Por último, mas não menos importante, a **sensibilização** da população para a adoção de uma mobilidade mais sustentável surge como fulcral para a mudança da cultura de mobilidade vivenciada atualmente

As Metas e os Indicadores Estratégicos



A definição de metas e indicadores assume um papel de incentivo à implementação do plano de mobilidade urbana sustentável e à concretização das suas propostas, assumindo um compromisso com a estratégia aventada.

Enquanto os objetivos se assumem como conceitos concretos que contribuem para a descrição qualitativa do que se pretende alcançar, os indicadores e as metas permitem mensurar as mudanças a concretizar.

Os indicadores estratégicos definidos estabelecem-se como um conjunto de dados para monitorização do desempenho geral do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Leiria, de determinado objetivo ou resultado.

INDICADORES ESTRATÉGICOS	REFERÊNCIA		META (2035)
	ANO	VALOR	
Alterar a repartição modal das deslocações pendulares da população residente			
Deslocações realizadas a pé (%)	2021	11%	19% ²⁵
Deslocações realizadas em bicicleta (%)		1%	8% ²⁶
Deslocações realizadas em transporte público (%)		7%	14%
Deslocações realizadas em automóvel (%)		80%	58%
Melhorar a qualidade do ambiente urbano			
Emissão municipal de CO ₂ associada ao setor dos transportes (ton./ano)	2019	223.918	125.000 ²⁷
Diminuir o impacto do transporte individual			
Taxa de motorização municipal (veículos ligeiros/1.000 habitantes)	2021	803	560 ²⁸
Reduzir a sinistralidade viária			
Número de vítimas por ano (n.º)	2023	596	300 ²⁹
Número de vítimas mortais por ano (n.º)		4	0 ³⁰

²⁵ Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares em Leiria, em 2001 (Instituto Nacional de Estatística, I.P., 2025).

²⁶ Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 de 2 de agosto), face à realidade atual, municipal e nacional, considera-se que as metas definidas para 2030 poderão ser consideradas para 2035.

²⁷ Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (Ministério do Ambiente, 2019).

²⁸ Média europeia de veículos ligeiros por 1.000 habitantes em 2021.

²⁹ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 (World Health Organization, 2021).

³⁰ Visão Zero 2030 - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, n.d.).

Índice de Figuras

Figura 1. Hipsometria e rede hidrográfica no concelho de Leiria	3
Figura 2. Parcial do mapa de ruído do concelho de Leiria	12

Índice de Tabelas

Tabela 1. Avaliação bancária (€/m ²) em 2024.....	10
Tabela 2. Níveis de poluentes no concelho de Leiria em 2019.....	13
Tabela 3. Projeções demográficas de acordo com a população residente e os valores do cenário baixo.....	36
Tabela 4. Projeções demográficas de acordo com a população residente e os valores do cenário central.....	38
Tabela 5. Projeções demográficas de acordo com a população residente e os valores do cenário alto.....	42
Tabela 6. Matriz dos cenários.....	44
Tabela 7. Análise cruzada do cenário intermédio.....	46
Tabela 8. Análise cruzada do cenário pró-ativo	47

Bibliografia

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE (2019), Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050), Lisboa.

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE (2024), Revisão do Plano Nacional Energia e Clima 2021-2030 (PNEC 2030), Lisboa.

ANSR - AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (2020), Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária: Visão Zero 2030.

CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA (2015), Relatório do Plano Diretor Municipal de Leiria, [/www.cm-leiria.pt/cmleiria/uploads/document/file/6703/Relat_rio_Planoassinado.pdf](http://www.cm-leiria.pt/cmleiria/uploads/document/file/6703/Relat_rio_Planoassinado.pdf), acesso a março de 2025.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO (CCDR CENTRO) (2025), Programa Regional de Ordenamento do Território do Centro (PROT Centro), versão para discussão pública.

COMISSÃO EUROPEIA (2009), Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Plano de Ação para a Mobilidade Urbana, disponível em: <https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1>.

COMISSÃO EUROPEIA (2011), Livro Branco. Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos, Bruxelas.

COMISSÃO EUROPEIA (2021), Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - O novo quadro da UE para a mobilidade urbana, disponível em: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Transportes-sustentaveis-novo-quadro-para-a-mobilidade-urbana_pt

CIMRL - COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA REGIÃO DE LEIRIA (2023), Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Região de Leiria. Revisão.

DGT - DIREÇÃO GERAL DO TERRITÓRIO (2018), Programa Nacional da Política e Ordenamento do Território - Estratégia e Modelo Territorial, Lisboa.

DGT - DIREÇÃO GERAL DO TERRITÓRIO (2018), Programa Nacional da Política e Ordenamento do Território - Uma Agenda para o Território (Programa de Ação), Lisboa.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES/LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL (2024), Documento Normativo para aplicação a Arruamentos Urbanos.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES (2020), Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC), Lisboa.

INSTITUTO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO (2021), Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência 2021-2025 (ENIPD), Lisboa.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P. (2024), Orientações para a elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (1991), Recenseamento Geral da População e Habitação.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2001), Recenseamento Geral da População e Habitação.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2011), Recenseamento Geral da População e Habitação.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2021), Recenseamento Geral da População e Habitação.

LAMAS, JOSÉ (2004), Morfologia urbana e desenho da cidade, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciências e a Tecnologia, Porto.

MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO (2020), Estratégia Portugal 2030, Lisboa.

MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO (2021), Plano de Recuperação e Resiliência, Lisboa.

MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO E INFRAESTRUTURAS (2018), Programa Nacional de Investimentos 2030, Lisboa.

TELES, PAULA (Coord.) (2007), Guia de Acessibilidade e Mobilidade para Todos, Edição: Secretariado Nacional da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, Gabinete da Secretaria de Estado Adjunta e da Reabilitação.

Legislação

Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 147 (2019), pp. 46-81.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2021, de 31 de agosto, da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 169 (2021), pp. 3-7.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho, da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 131 (2023), pp. 10-59.

Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, da Assembleia da República, Diário da República: I série, n.º 252 (2021), pp. 05-32.

Recomendação (UE) 2023/550 da Comissão Europeia, de 8 de março de 2023, sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável.

Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

Webgrafia

<https://www.apambiente.pt/>

<https://www.centro2030.pt/>

<https://www.cimregiaodeleiria.pt/regiao-de-leiria-2030/regiao-leiria-2030-estrategias/>

<https://www.cm-leiria.pt/>

<https://www.gee.gov.pt>

<https://www.ine.pt>

<http://www.infraestruturasdeportugal.pt>

<https://www.portugal2030.pt/>

