

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE LEIRIA

Apresentação pública 04/08/2026

O planeamento da mobilidade urbana sustentável:

razões e conteúdos



OBJETIVOS ESSENCIAIS

QUE CIDADES QUEREMOS E COMO PROJETAMOS A QUALIDADE
DO SEU FUTURO



HUMANIZAÇ

A URGÊNCIA DA DESCARBONIZAÇÃO

CO₂

Dióxido de Carbono

CO

Monóxido de Carbono

NO_x

Óxido de Azoto

O₃

Ozono

C₆H₆

Benzeno

SO₂

Dióxido de Enxofre

PM

Partículas



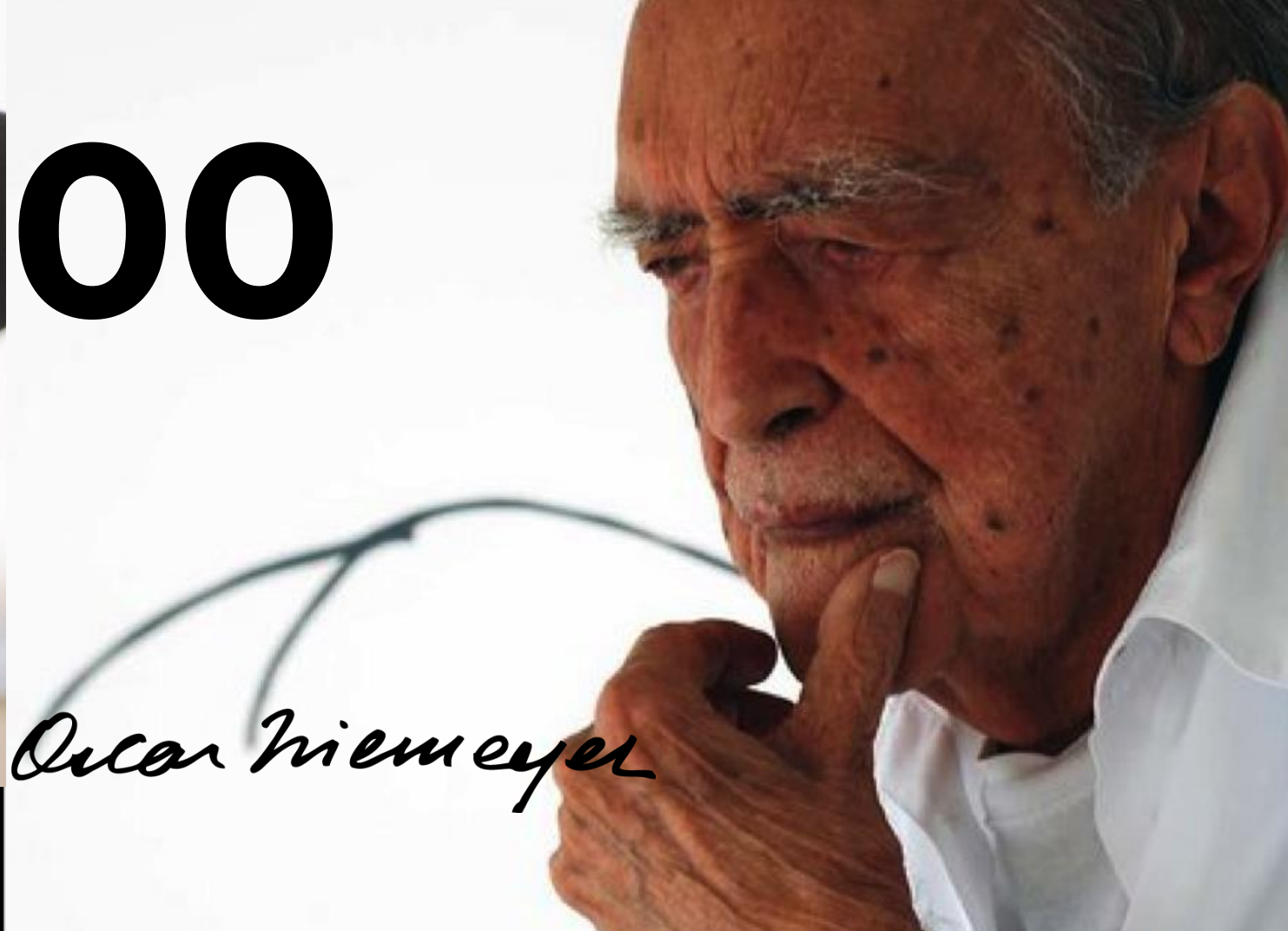


“A CIDADE VISTA PELA
janela do carro dos pais”



Manoel de Oliveira

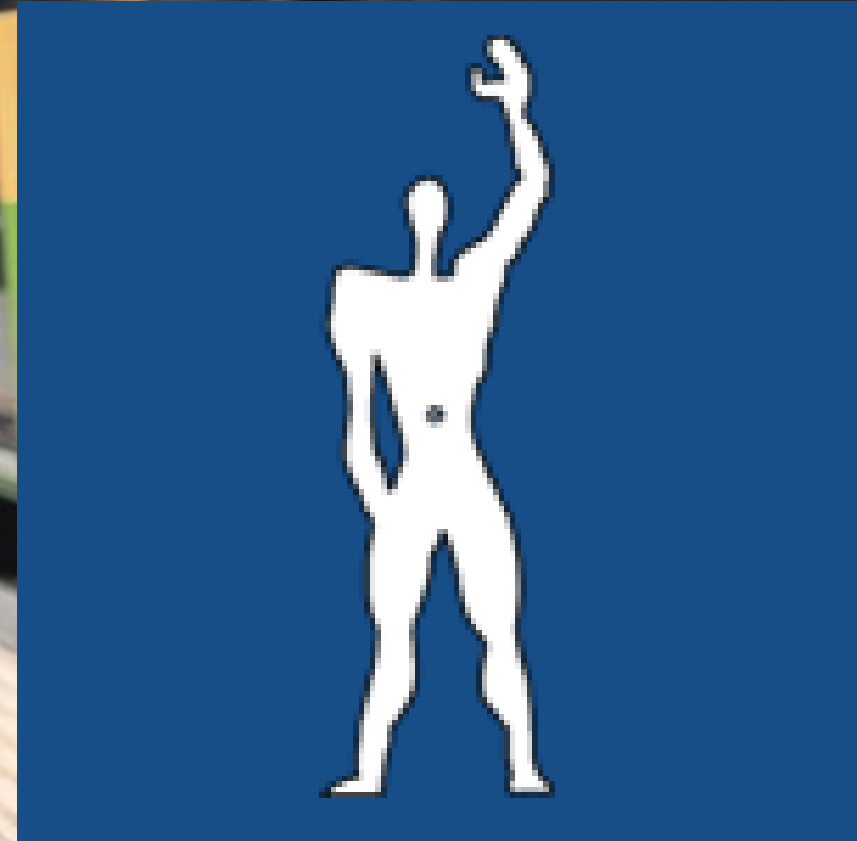
100



Oscar Niemeyer

Viver até mais tarde, trabalhar até
mais tarde

Cerca de 1/4 da população de Leiria tem 65 ou mais anos ascendendo a 1/3 em algumas freguesias.



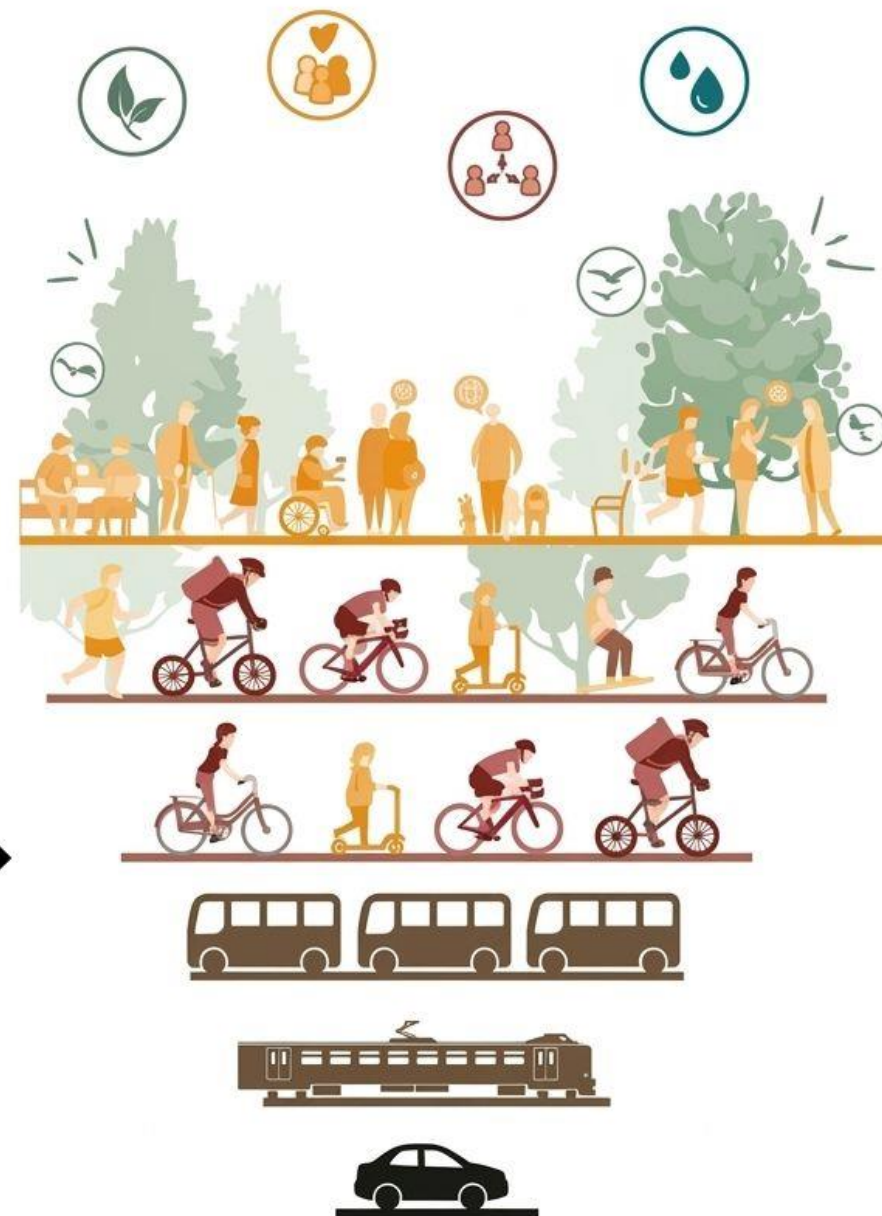
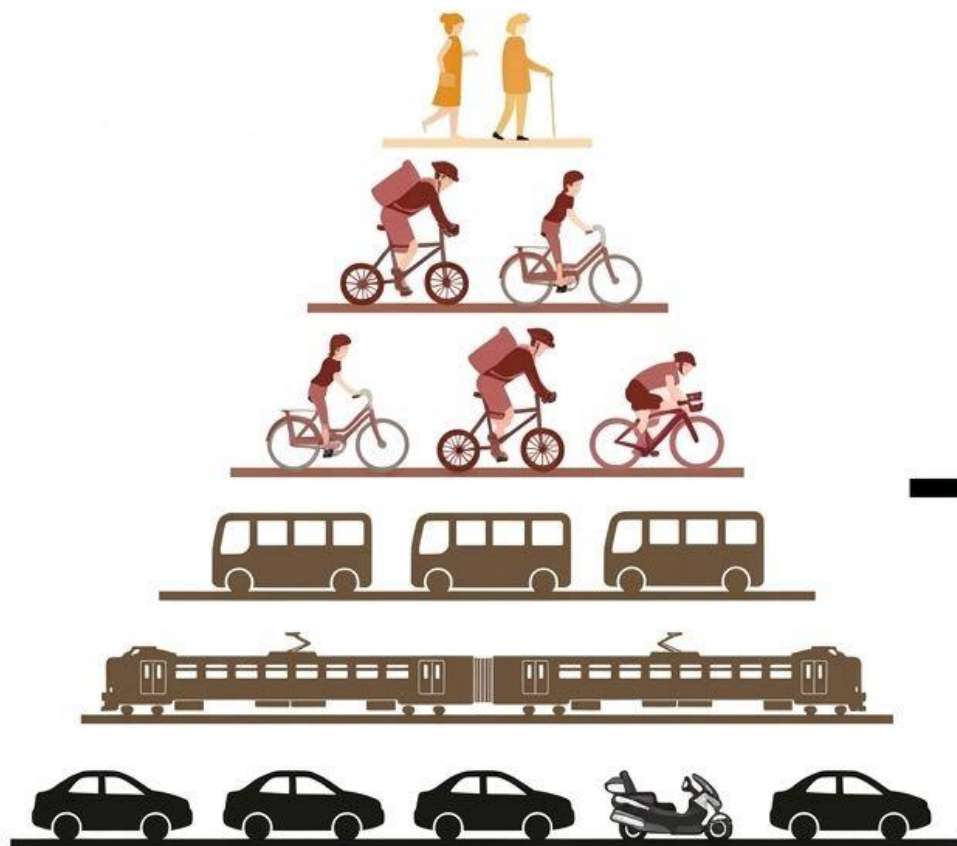
60% das pessoas da OCDE têm MOBILIDADE REDUZIDA

Em **2050**, cerca de **30%** tem mais **65 anos**

Em **2050**, cerca de **40%** tem mais **60 anos**

O PAPEL ESSENCIAL DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL e os paradoxos e contradições da realidade

**CAMINHE
POR SI,
PELOS SEUS
E PELO FUTURO DO PLANETA**

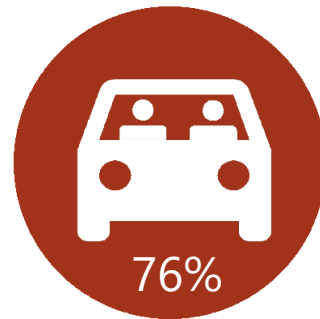


**CIDADES
PARA
PESSOAS**

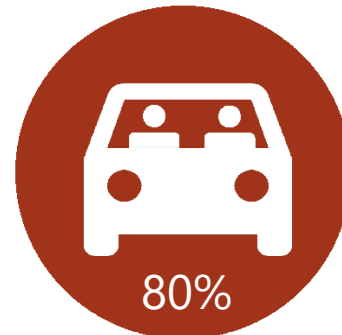


A MOBILIDADE EM LEIRIA

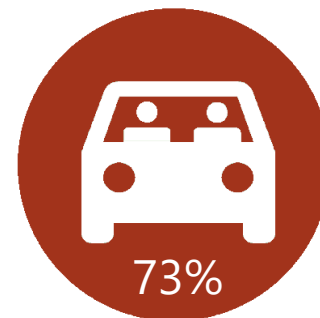
**CENSOS
2011**



**CENSOS
2021**



**INQUÉRITO
2026**



A MOBILIDADE EM LEIRIA

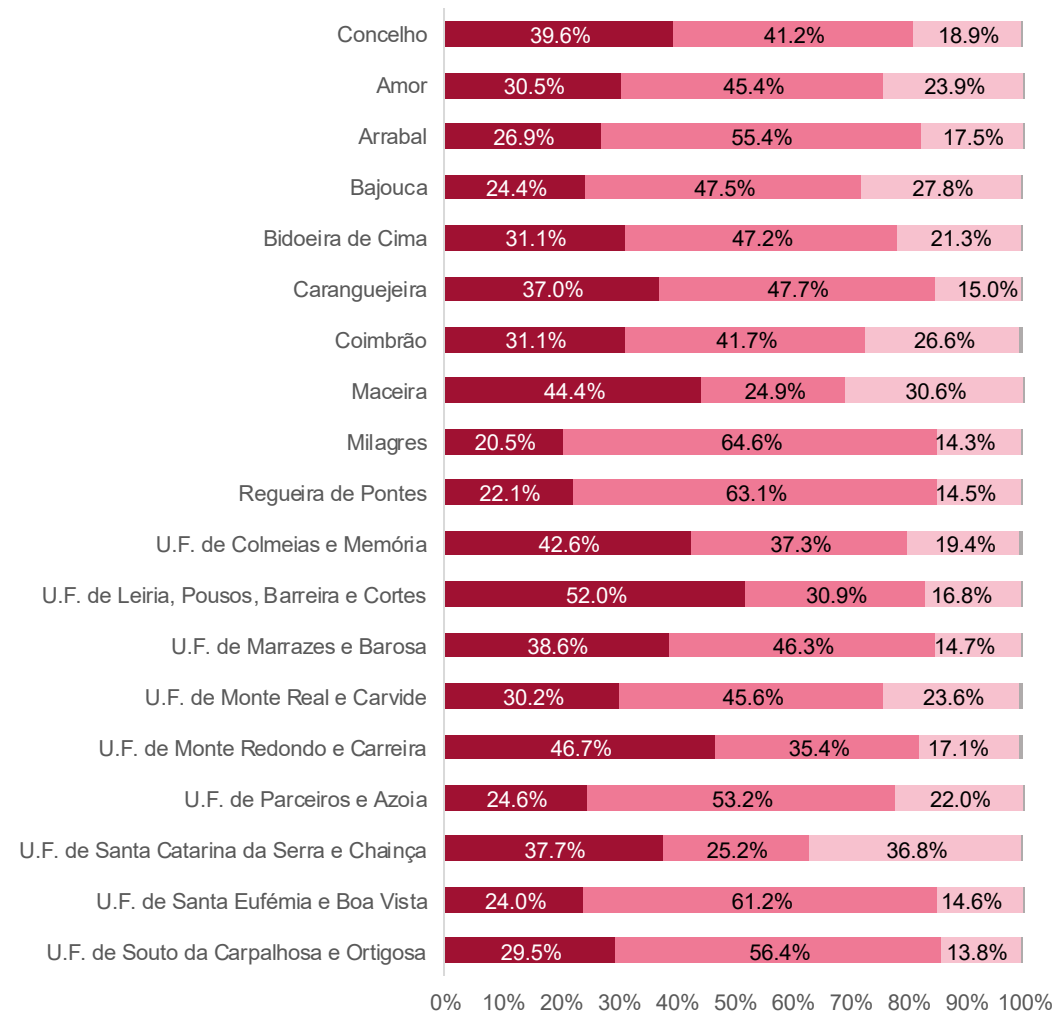
MUNICÍPIO

- **81% da população residente** que se desloca para estudar ou trabalhar, **permanece no município;**

FREGUESIAS

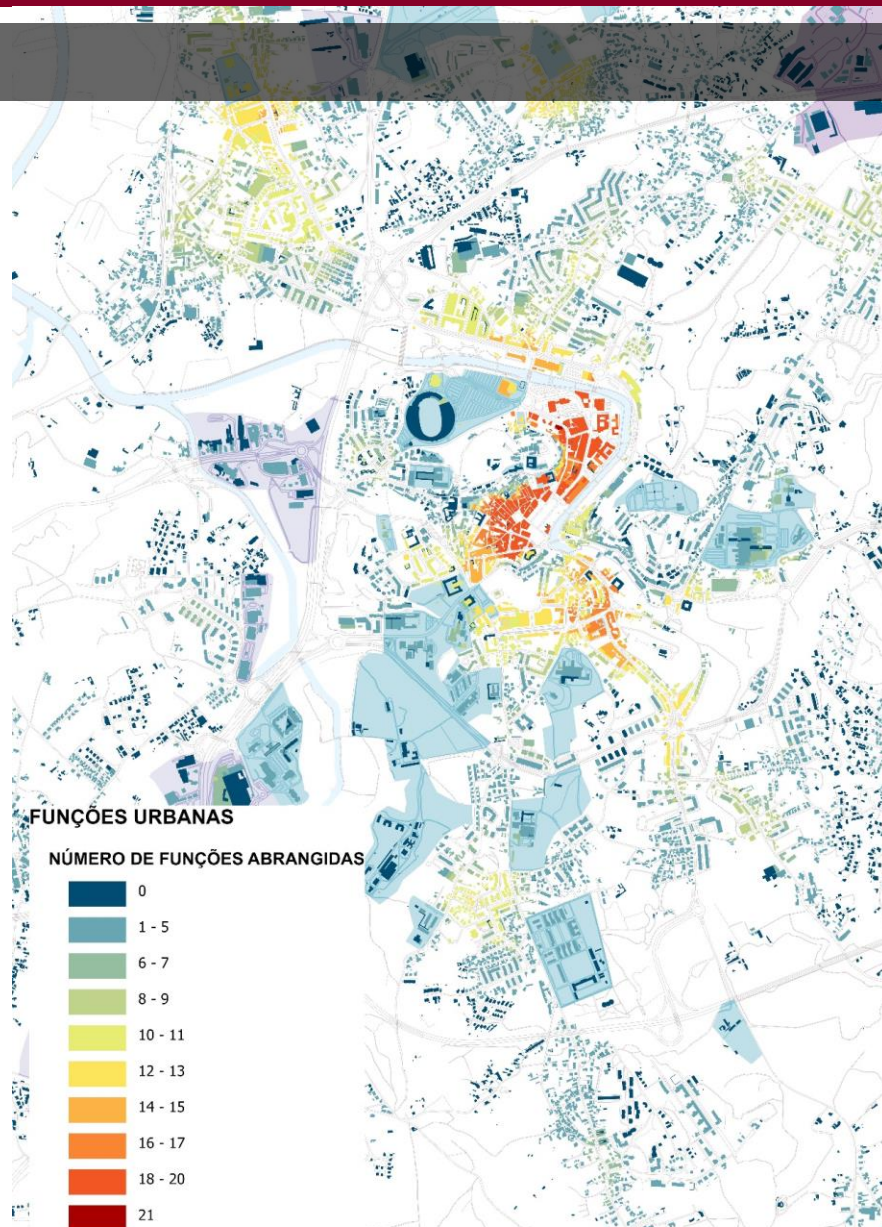
- **A União de Freguesias de Leiria, Pousos, Barreira e Cortes (52%)** destaca-se pela **elevada retenção de residentes.**

Cerca de **65%** das deslocações pendulares têm **menos de 15 minutos.**



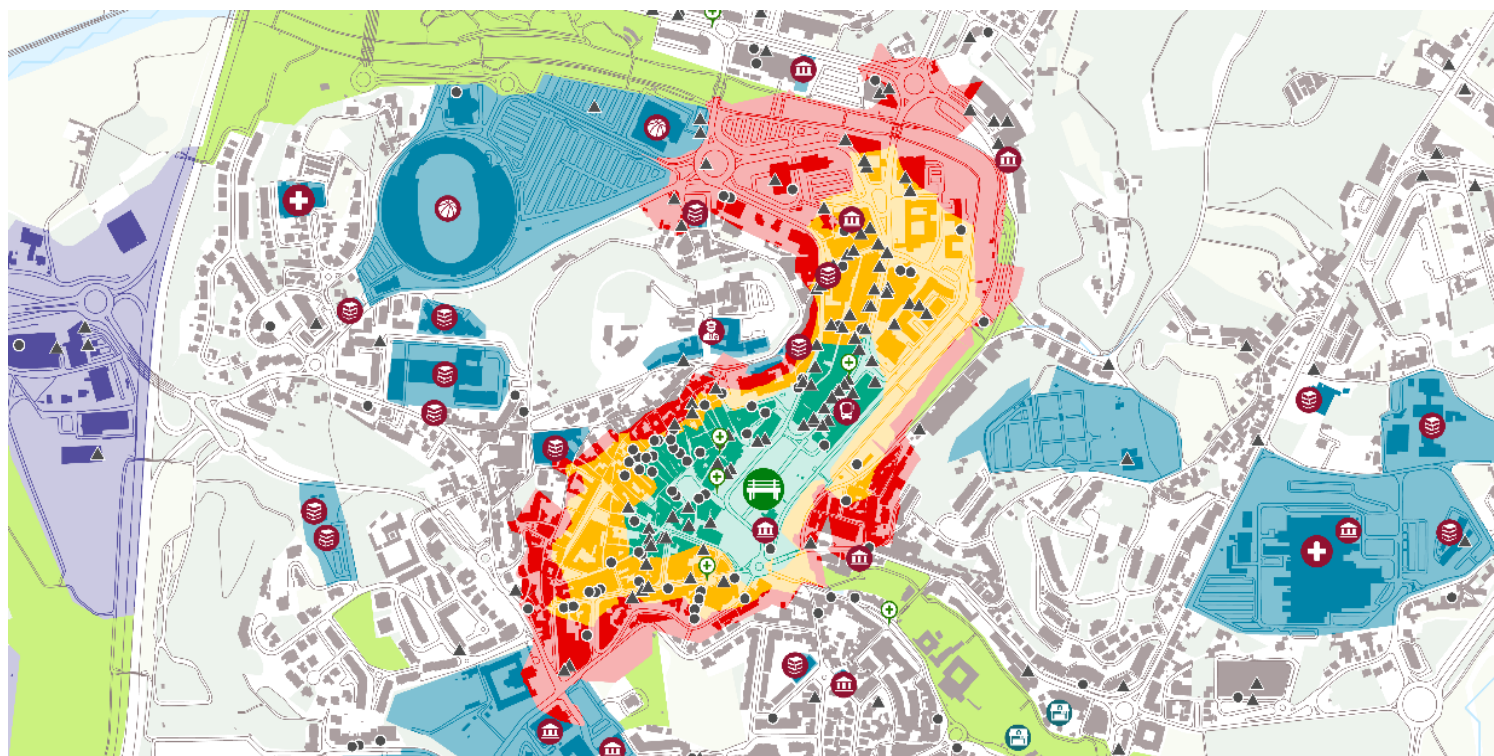
■ Na freguesia onde reside atualmente ■ No mesmo município, noutra freguesia ■ Noutro município ■ Estrangeiro

FUNÇÕES SOCIAIS URBANAS



- **Urbanismo e mobilidade de proximidade:** distâncias reduzidas, usos mistos e vitalidade urbana;
- A cidade consolidada reúne quase todas as funções, mas existem carências na periferia - **onde faltam funções, depende-se do carro e despende-se mais tempo;**
- É necessário promover um território **compacto e policêntrico.**

AS DISTÂNCIAS



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

ATÉ 5 MIN.
5 A 10 MIN.
10 A 15 MIN.



JARDIM LUÍS DE CAMÕES



EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO



TERMINAL RODOVIÁRIO



FARMÁCIA



EQUIPAMENTO DE ENSINO



EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO CIVIL



HOSPITAL



COMÉRCIO E SERVIÇOS



EQUIPAMENTO DESPORTIVO



EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA



CENTRO DE SAÚDE



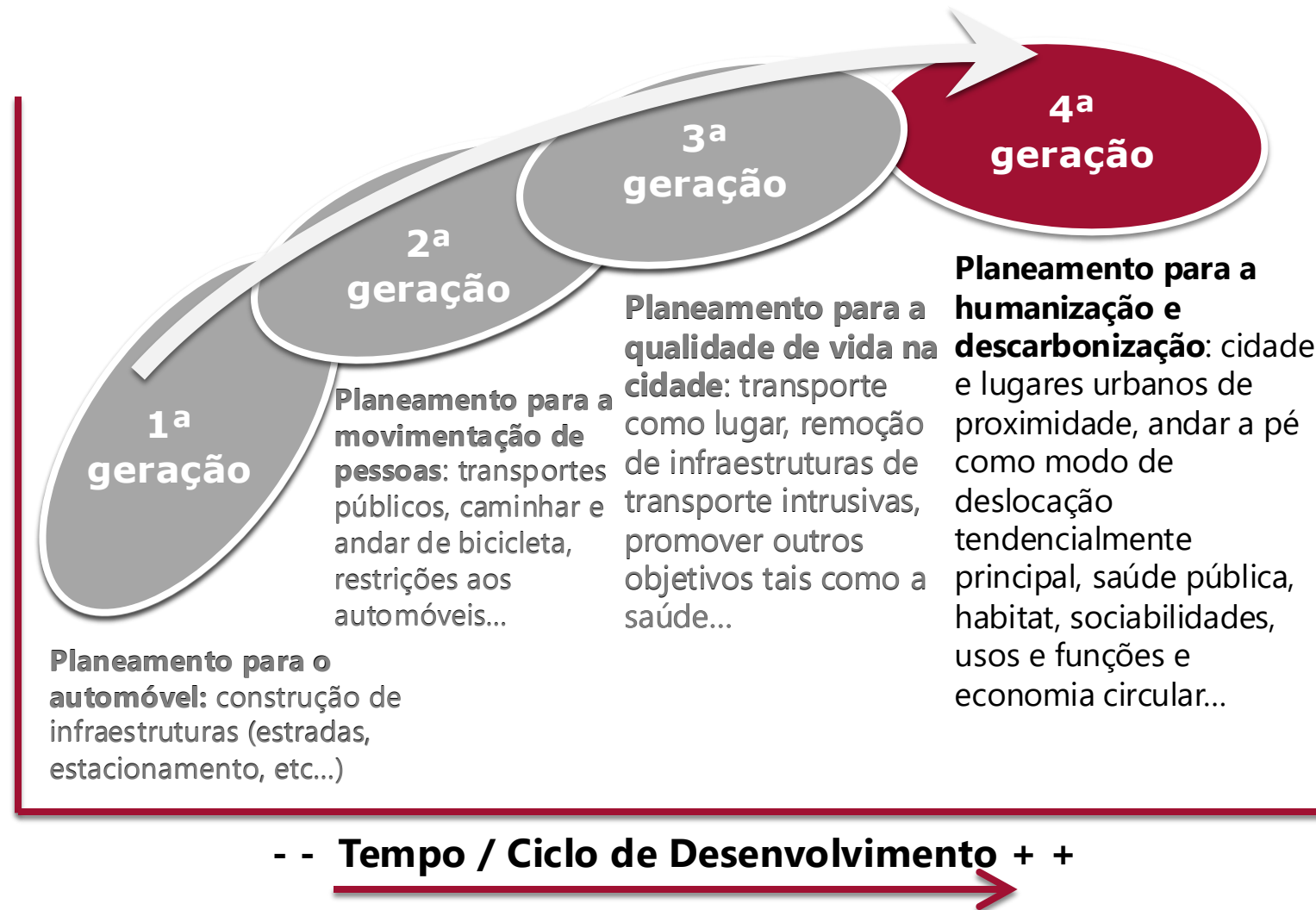
RESTAURAÇÃO

- **Concentração de equipamentos e serviços no centro da cidade**, reforçando a **função polarizadora** da cidade de Leiria face ao restante concelho;
- A distribuição espacial de equipamentos, comércio e serviços evidencia-se sobretudo **no espaço tradicional**, onde se concentram atividades que potenciam **elevados fluxos de mobilidade**;
- **Áreas periféricas** apresentam **baixa conectividade e acessibilidade pedonal com debilidades**, limitando a mobilidade ativa;
- **Escassez de conexões pedonais** com impacto direto no aumento das distâncias e tempos a percorrer a pé.

As temáticas do PMUS – Planos de Mobilidade Urbana Sustentável



O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

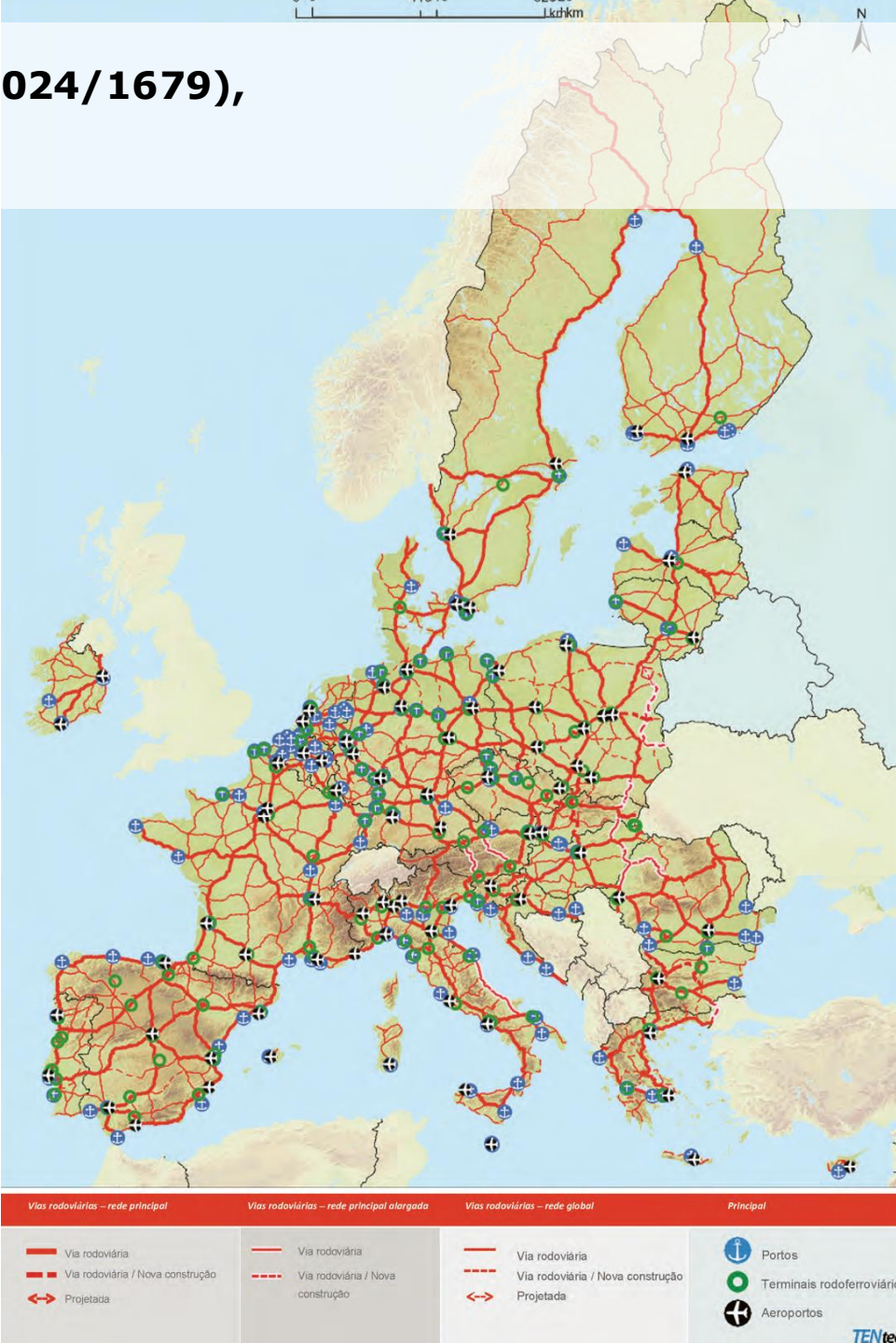


A RTE-T - rede transeuropeia de transportes (Reg. UE 2024/1679), os Nós Urbanos e o PMUS

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

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

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



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

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

- Foram definidos **432 nós urbanos na UE**.
- **Leiria** é um dos **13 nós urbanos portugueses** (2 são a AML e a AMP).
- Obrigatoriedade de **elaborar e iniciar implementação do PMUS** até 2027.
- Obrigatoriedade de **desenvolver interface multimodal de passageiros** até 2030.
- Obrigatoriedade de desenvolver **interface multimodal de mercadorias** até 2040, se economicamente viável.
- **Elegibilidade direta e reforçada a fundos europeus**.



PMUS Leiria

Missão e Estratégia



LEIRIA



A **MISSÃO** prende-se com a **MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DOS CIDADÃOS**.

Os **PRINCÍPIOS** basilares são **INCLUSÃO, SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE DO AMBIENTE URBANO**.

A **VISÃO** para o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é a concretização de um **TERRITÓRIO TENDENCIALMENTE “CARBONO ZERO”**.

OG. OBJETIVOS GERAIS

Segurança

Eficácia e Eficiência

Sustentabilidade

Acessibilidade, Inclusão e Coesão Territorial

OE. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE 1

Leiria caminhável

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

OE 2

Leiria ciclável

- OE 2.1. Potenciar as deslocações em modo ciclável
- OE 2.2. Implementar que favoreçam a circulação segura e contínua de bicicletas e outras micromobilidades
- OE 2.3. Disponibilizar infraestruturas de apoio à utilização da bicicleta e outras micromobilidades
- OE 2.4. Prever espaços de circulação para a bicicleta e outras micromobilidades no planeamento urbano
- OE 2.5. Potenciar as deslocações em modo ciclável entre as principais centralidades

OE 3

Promoção dos transportes públicos

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

OE 4

Otimização do sistema viário

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

OE 5

Racionalização do estacionamento

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

OE 6

Equilíbrio das ações de logística urbana

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

OT. OBJETIVOS TRANSVERSAIS

OT 1

Integração dos modos

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

OT 2

Integração da mobilidade com o uso do solo

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

OT 3

Melhoria da qualidade do ambiente urbano

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

OS. OBJETIVOS SISTÉMICOS

OS 1

Integração da mobilidade nas plataformas digitais

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

OS 2

Dinâmicas de Planeamento

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

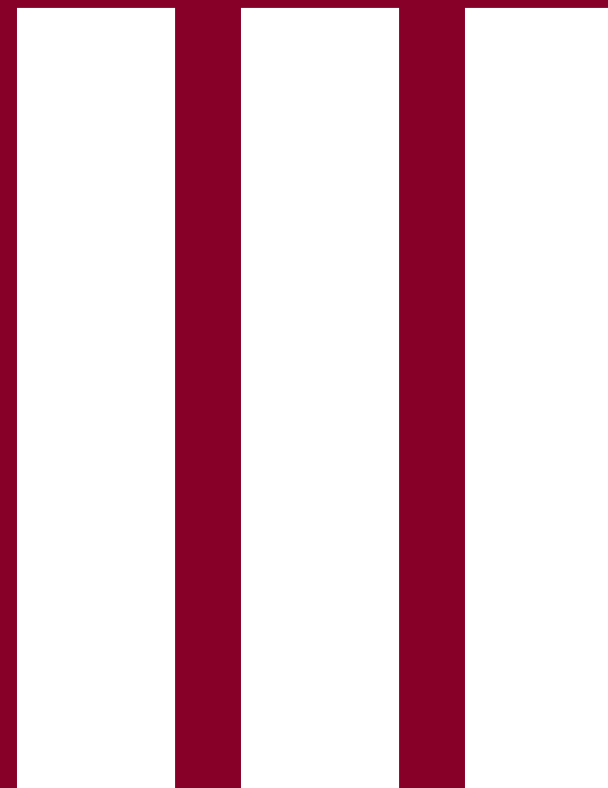
OS 3

Preparação do Quadro Comunitário 2030

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

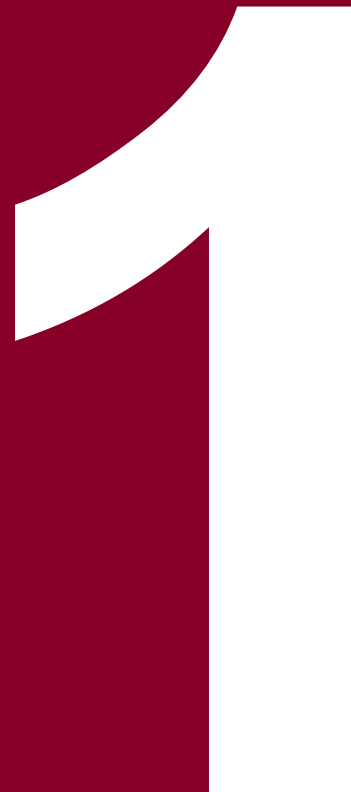
PMUS Leiria

Plano de Ação

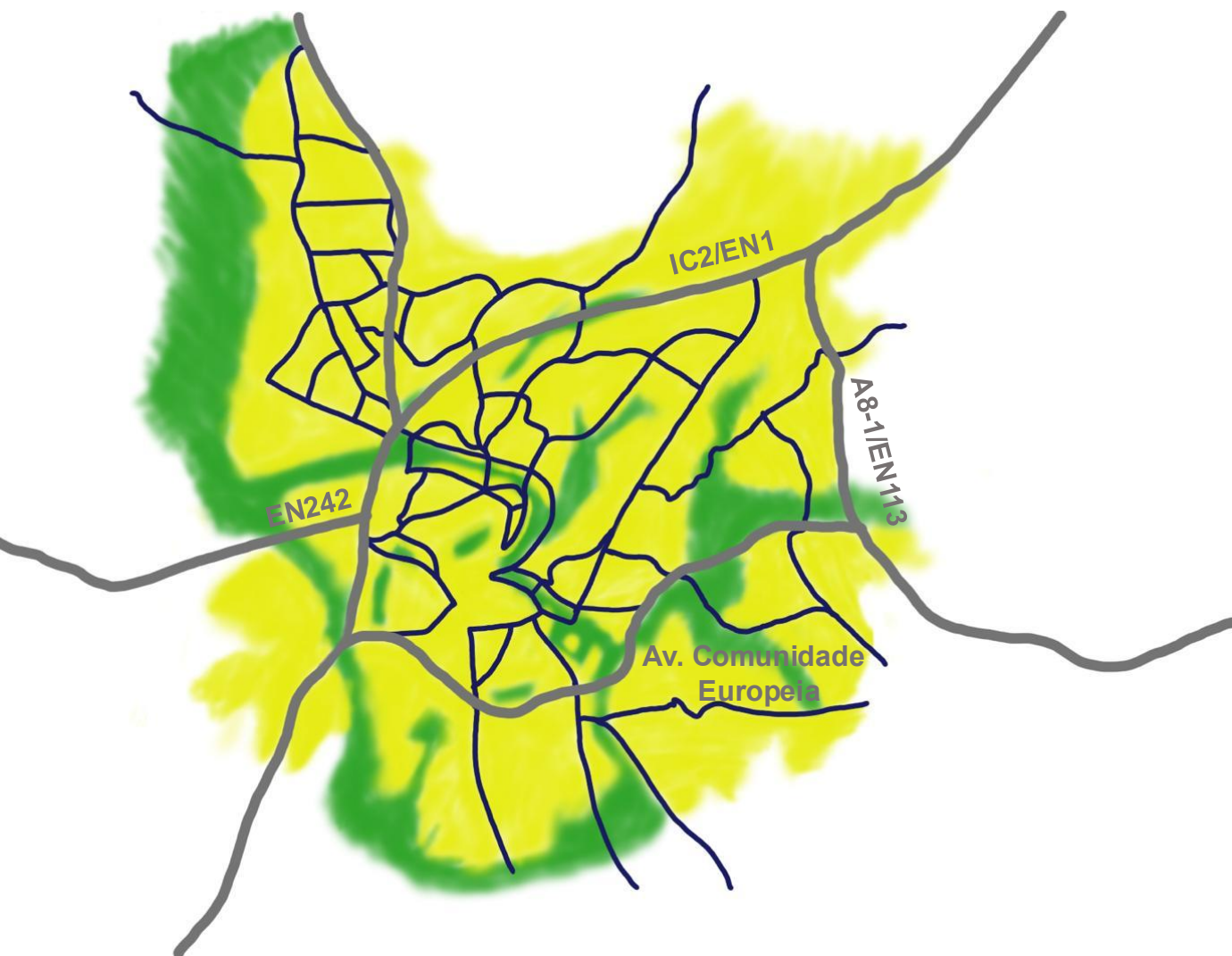


Novo Modelo de Mobilidade para Leiria

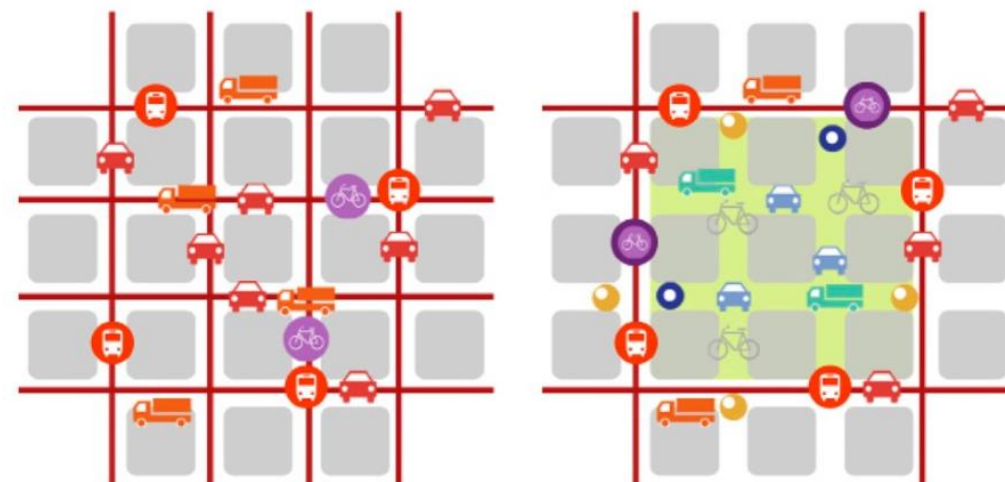
O compromisso futuro



A rede viária estruturante dos grandes quarteirões da cidade de Leiria



- A **rede viária estruturante** corresponde aos eixos viários onde se pretende que os fluxos de tráfego automóvel se concentrem, liberando o interior dos superquarteirões para os modos sustentáveis de deslocação e para a sociabilização;
- A rede estruturante **delimita os limites dos superquarteirões e organiza a mobilidade em eixos principais**;
- Os **superquarteirões** são um modelo assente na reorganização urbana para **priorizar as pessoas e a habitabilidade**.



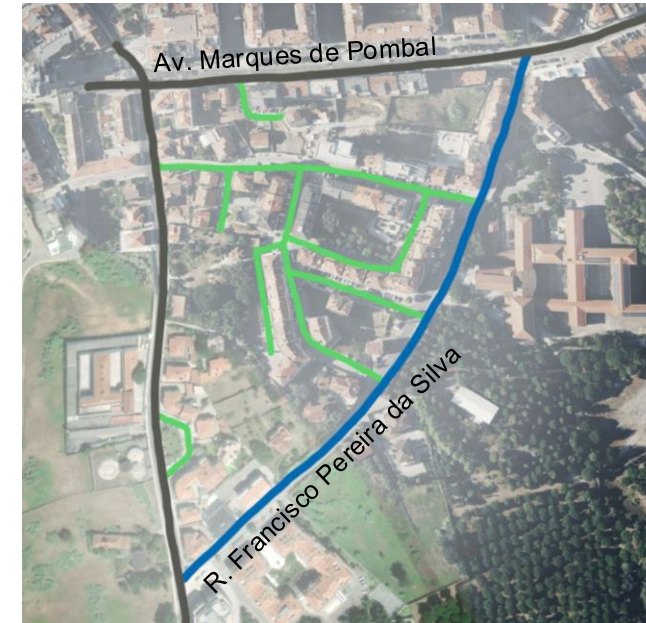
Superquarteirão – (exemplo Av. Marquês de Pombal - Rua Francisco Pereira da Silva)

A cidade deixa de ser um espaço para o tráfego automóvel e volta a ser um lugar de permanência.



Modelo atual:

- onde todas as ruas estão abertas à circulação automóvel.



Modelo proposto:

- rede estruturante viária da cidade e do quarteirão (cinza e azul).
- ruas internas transformadas em espaços públicos pacificados, com velocidade reduzida e uso prioritário não motorizado (verde).





O TERRITÓRIO CONSTRUÍDO

Leiria apresenta uma morfologia urbana diversificada, resultante de diferentes processos de crescimento e ocupação ao longo do tempo.

Centro Histórico



Cidade Tradicional



O TERRITÓRIO CONSTRUÍDO

Bairro de Alta Densidade



Bairro de Baixa Densidade



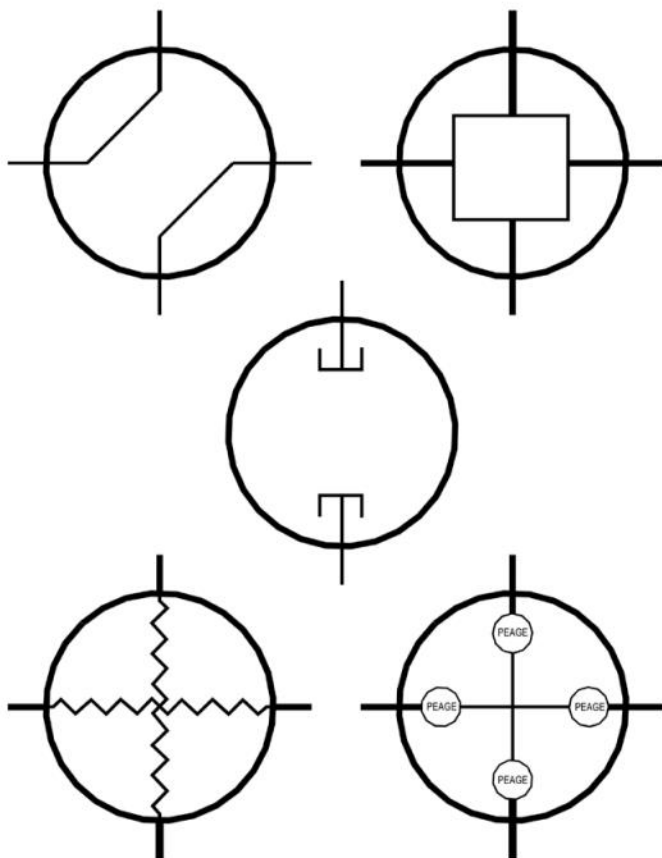
O TERRITÓRIO CONSTRUÍDO

Povoamento Linear



O sistema de proteção da cidade em relação ao tráfego de passagem

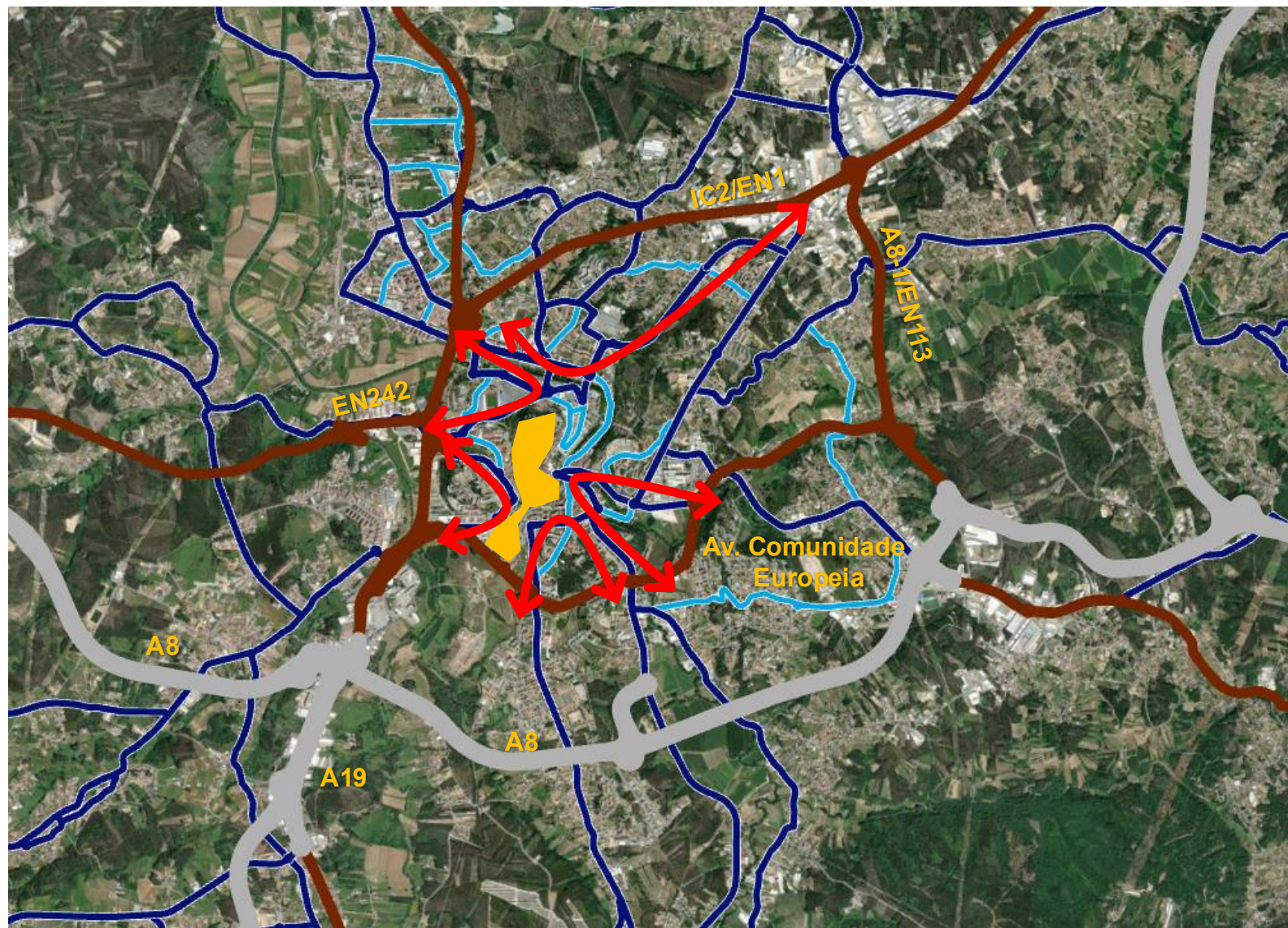
Modelos de proteção de espaços centrais



Modelo de proteção da área central da cidade de Leiria:

- **Modelo de proteção do tecido central: Centro Histórico<->Largo 5 de Outubro<->Largo da República**, fomentando simultaneamente o incremento dos **modos ativos e suaves de deslocação**, bem como a **qualificação do espaço público**;
- Esquema de circulação viária da cidade estruturado em torno da **Circular da Cidade**, complementado no seu interior pela organização de **dois setores de rede viária estruturante**.

O sistema de proteção da cidade em relação ao tráfego de passagem



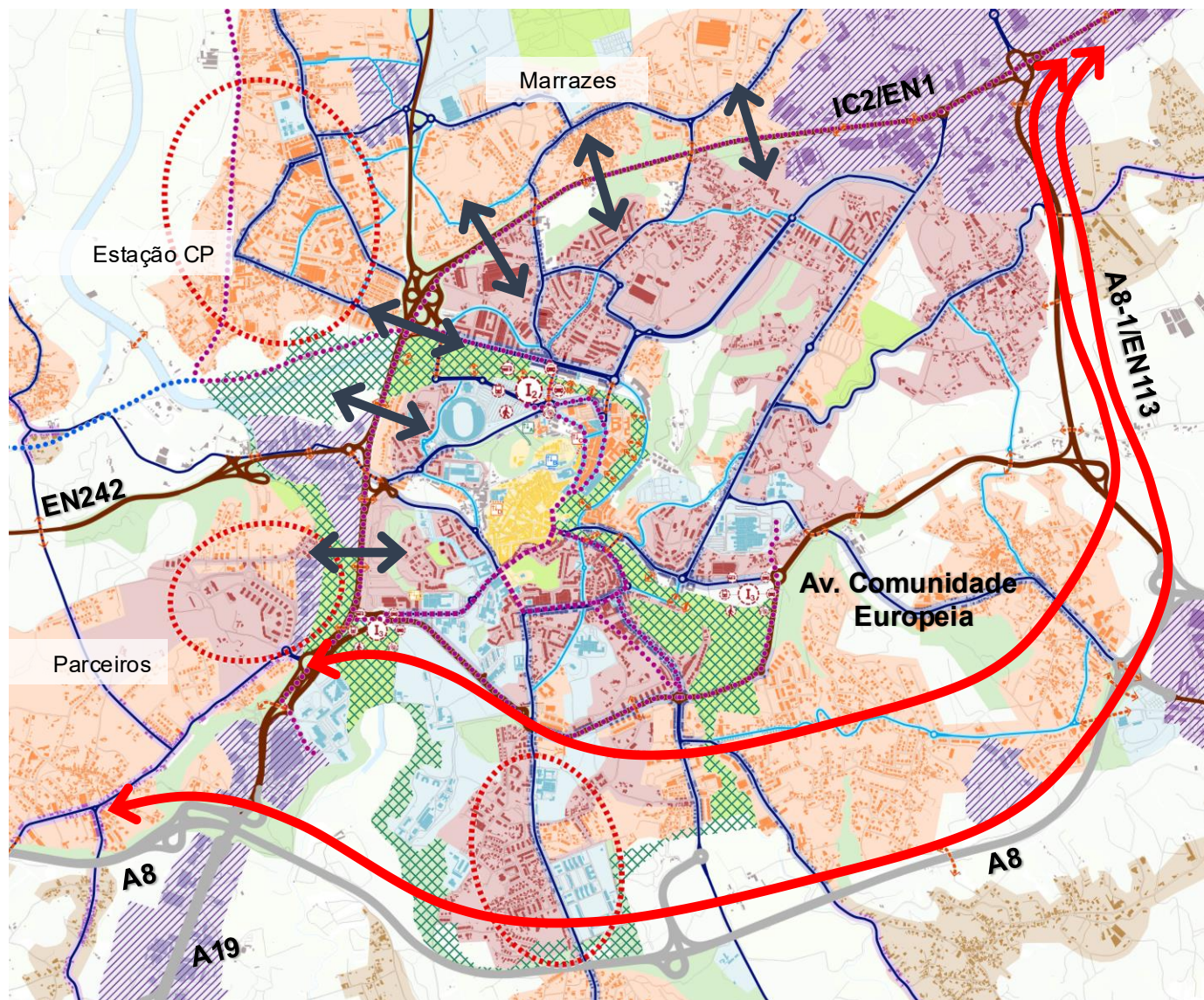
NOVO MODELO DE MOBILIDADE PARA LEIRIA

GRANDES QUARTEIRÕES

- ARRUAMENTOS INTRAQUARTEIRÕES
- ARRUAMENTOS DE CONEXÃO URBANA
- REDE VIÁRIA ESTRUTURANTE

Proteção do tecido central: Centro
Histórico <-> Largo 5 de Outubro <->
Largo da República

Novo Modelo de Mobilidade para Leiria



LEGENDA

NOVO MODELO DE MOBILIDADE

GRANDES QUARTEIROS

- ARRUAMENTOS INTRAQUARTEIROS
- ARRUAMENTOS DE CONEXÃO URBANA
- REDE VIÁRIA ESTRUTURANTE

CIDADE DE 15 MINUTOS

- CENTRALIDADES A PROMOVER

LEIRIA CAMINHÁVEL

ÁREAS PREDOMINANTEMENTE PEDONAIS

- AMPLIAR E QUALIFICAR A PEDONIZAÇÃO NA CIDADE DE LEIRIA - AS ZONAS PREDOMINANTEMENTE PEDONAIS
- REESTABELECER AS UNIDADES DE VIZINHANÇA - AS ZONAS DE COEXISTÊNCIA
- REESTABELECER AS UNIDADES DE VIZINHANÇA - AS ZONAS 30
- ESTRUTURAR OS ARRUAMENTOS INTRAQUARTEIROS
- VALORIZAR O ESPAÇO PÚBLICO DOS ARRUAMENTOS DE CONEXÃO URBANA
- BENEFICIAR O ESPAÇO PÚBLICO NOS ESPAÇOS DE BAIXA DENSIDADE

INTERVENÇÕES-ÂNCORA DE QUALIFICAÇÃO URBANA

- PROMOVER O PLANO VERTICAL DA CIDADE DE LEIRIA
- ELEVADOR INCLINADO DO CASTELO DE LEIRIA
- ELEVADOR VERTICAL DO CASTELO DE LEIRIA
- LIGAÇÃO MECANIZADA MAESTRO GUY STOFFEL FERNANDES
- LIGAÇÃO MECANIZADA DE SANTO ESTEVO
- LIGAÇÃO MECANIZADA DAS SALINAS
- PROMOVER A ESTRUTURA VERDE PRIMÁRIA - O PARQUE VERDE CIRCULAR DE LEIRIA
- ANEL VERDE A ESTABELECER

CIRCULAÇÃO PEDONAL AMIGÁVEL

- INTRODUZIR MEDIDAS GERAIS DE SEGURANÇA PEDONAL - DA ESTRADA À RUA
- PROMOVER A CAMINHABILIDADE NAS ÁREAS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS
- MITIGAR AS FRATURAS URBANAS ASSOCIADAS ÀS INFRAESTRUTURAS PESADAS DE MOBILIDADE E ÀS PRINCIPAIS LINHAS DE ÁGUA

PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

INFRAESTRUTURAS DOS EIXOS DE LIGAÇÃO

- IMPLEMENTAR EIXO DE LIGAÇÃO RÁPIDA DA LINHA DE ALTA VELOCIDADE, LINHA GESTE E MARINHA GRANDE AO CONCELHO
- CENÁRIO 1
- CENÁRIO 2
- IMPLEMENTAR EIXOS DE LIGAÇÃO RÁPIDA URBANA
- VIA DEFINIDA
- VIA A DEFINIR

INTEGRAÇÃO DOS MODOS

INFRAESTRUTURAS DE INTERMODALIDADE

- CONCRETIZAR O TERMINAL INTERMODAL DE LEIRIA
- PROMOVER PONTOS DE INTERFACE INTERMEDIÁRIA NO AGLOMERADO URBANO

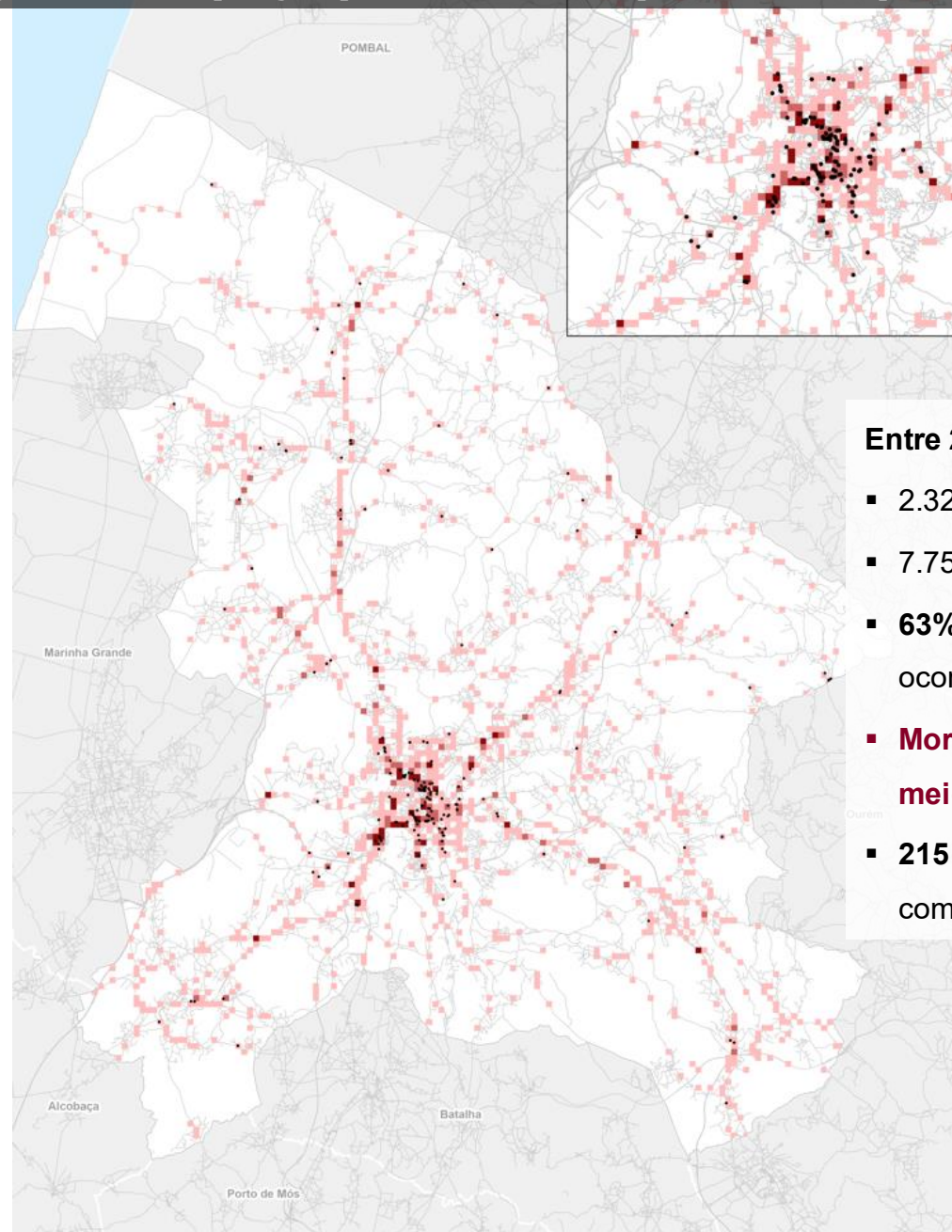
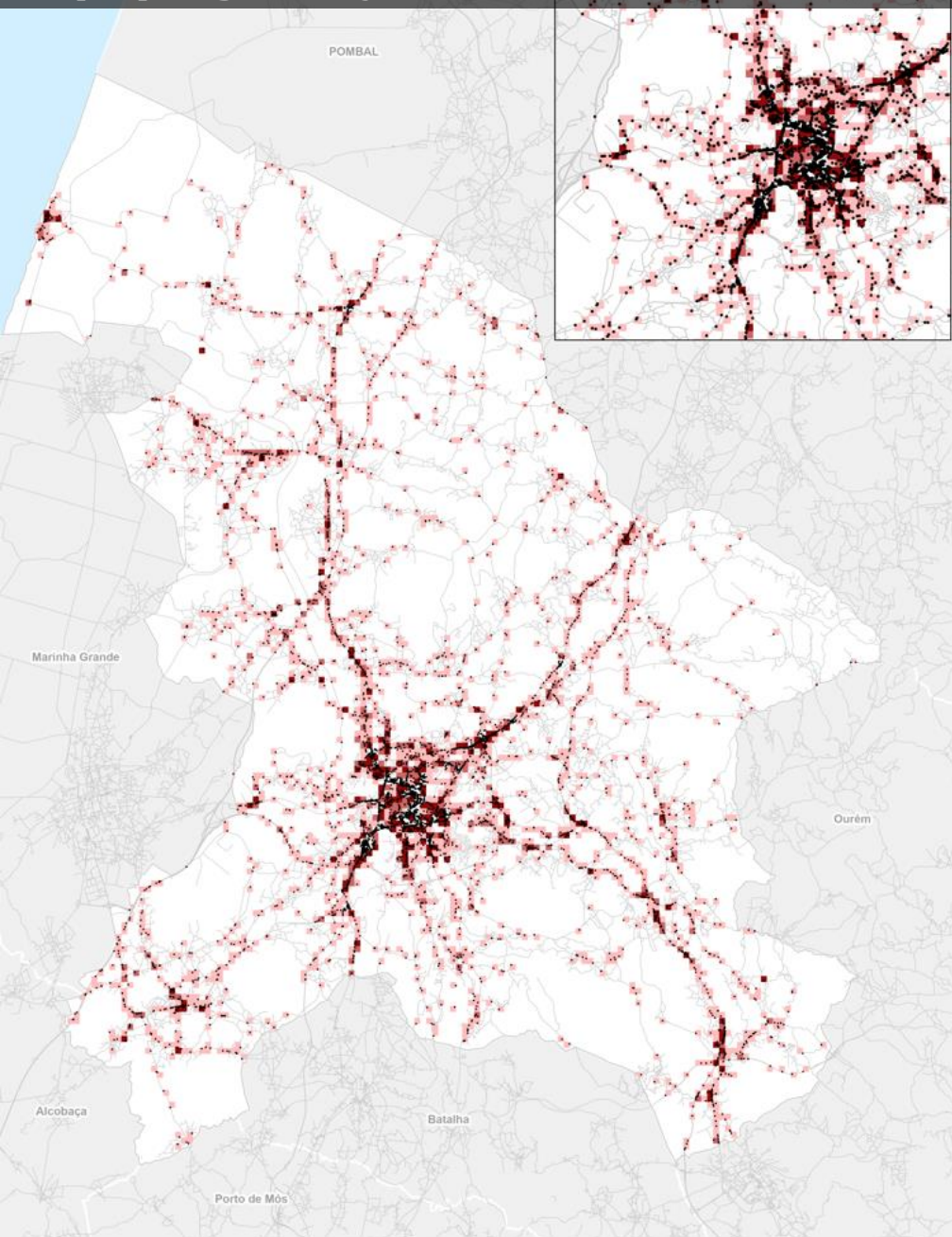
Leiria Caminhável

O compromisso futuro

2

PROPOSTAS				
ESTRATÉGIA	ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	LINHAS ESTRUTURANTES	Nº	PROPOSTAS DE AÇÃO (PA)
LEIRIA CAMINHÁVEL	Pedonalização e humanização do espaço público	I. Áreas predominantemente pedonais	1	Ampliar e qualificar a pedonalização em Leiria - as zonas predominantemente pedonais
			2	Restabelecer as unidades de vizinhança - as zonas de coexistência
			3	Restabelecer as unidades de vizinhança - as zonas 30
			4	Estruturar os arruamentos intraquarteirões
			5	Valorizar o espaço público dos arruamentos de conexão urbana
			6	Beneficiar o espaço público nas zonas residenciais rururbanas e rurais
		II. Intervenções-âncora de qualificação urbana	7	Promover um sistema de continuidade entre as zonas predominantemente pedonais
			8	Promover o Plano Vertical da Cidade de Leiria
			9	Promover a estrutura verde primária - o parque verde circular de Leiria
			10	Revisitar o desenho no entorno dos equipamentos de educação e ensino
			11	Promover a requalificação e a ampliação de espaços públicos multifuncionais de proximidade
			12	Desenvolver corredores ecológicos de apoio à circulação em modos suaves
	Qualidade da circulação pedonal	I. Circulação pedonal amigável	13	Introduzir medidas gerais de segurança pedonal - da estrada à rua
			14	Promover a caminhabilidade nas áreas de atividades económicas
			15	Mitigar as fraturas urbanas associadas às infraestruturas de mobilidade e às principais linhas de água
			16	Promover a acessibilidade e mobilidade universal em toda a circunstância urbana
			17	Potenciar os percursos pedonais e incrementar a sua competitividade
			18	Disponibilizar mobiliário urbano de estadia e descanso para peões
		II. Medidas de atração para o andar a pé	19	Implementar o caminho das escolas
			20	Implementar medidas de mobilidade e urbanismo tático
			21	Introduzir sinalização direcional e de informação vocacionada para o peão
			22	Conceber e difundir o mapa metro-minuto pedonal em diversos suportes

A (in)segurança dos cidadãos na utilização do espaço público. Um problema por resolver!



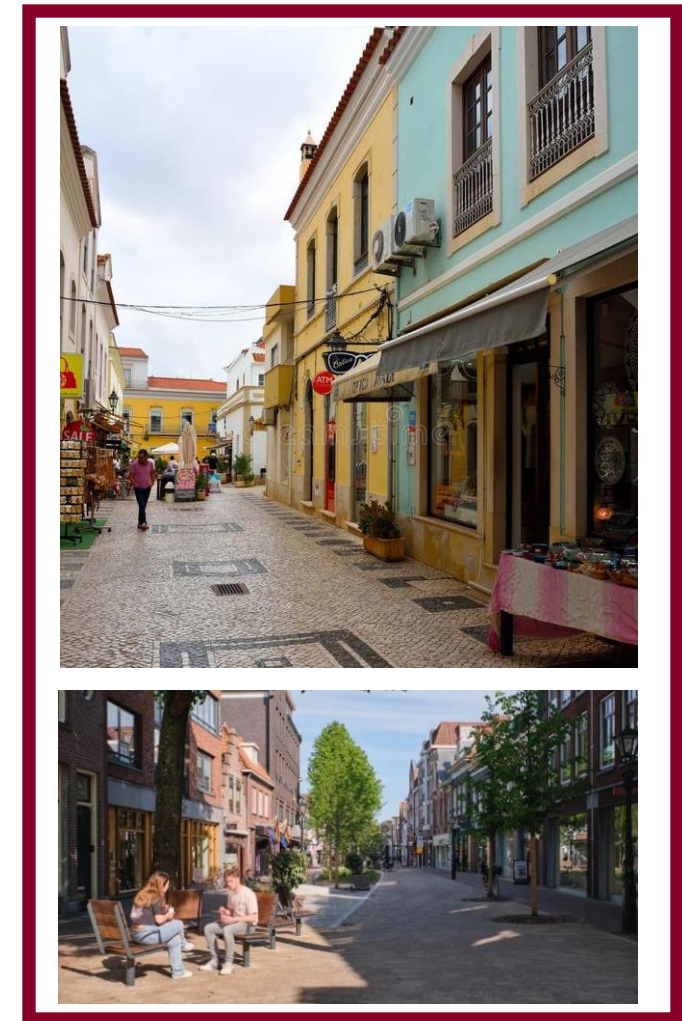
Entre 2019-2023:

- 2.329 acidentes **com** vítimas;
- 7.750 acidentes **sem** vítimas;
- **63% dos acidentes** com vítimas ocorreram em **arruamentos locais**;
- **Morreram 50 pessoas, metade em meio urbano**;
- **215 atropelamentos, 3 mortais e 21 com feridos graves.**

PA1. Ampliar e qualificar a pedonalização em Leiria – as zonas predominantemente pedonais



Situação atual



Hipóteses de trabalho

PA2. Restabelecer as unidades de vizinhança - as zonas de coexistência



Hipóteses de trabalho

PA3. Restabelecer as unidades de vizinhança - as zonas 30



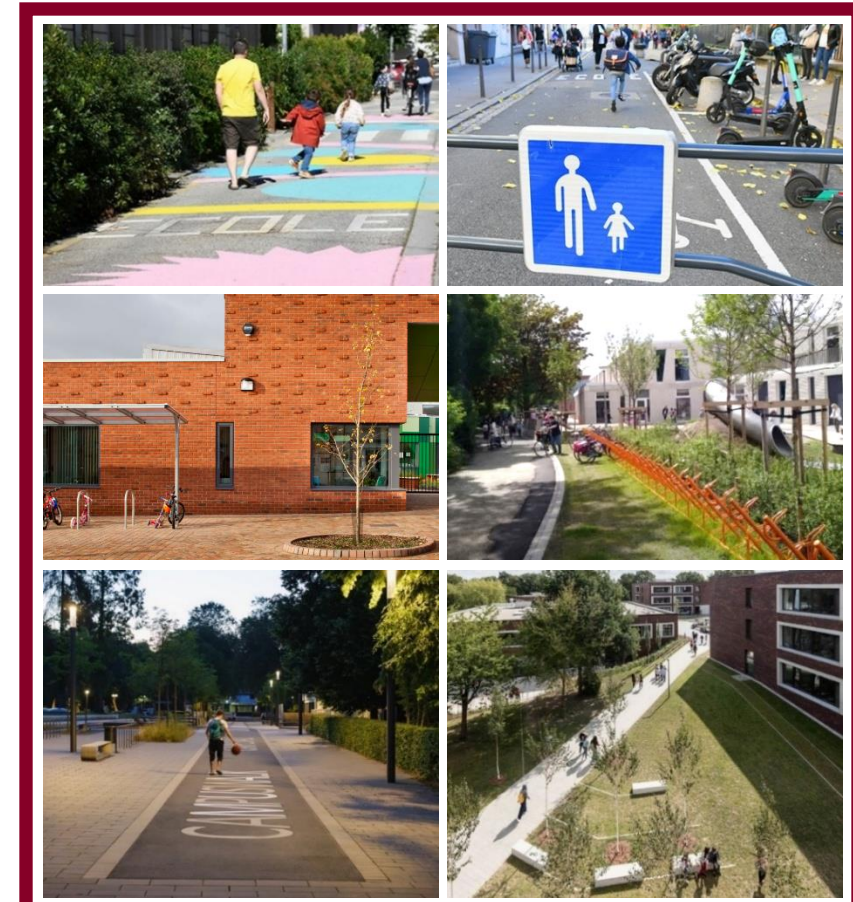
PA6. Beneficiar o espaço público nas zonas residenciais rururbanas e rurais

PA13. Introduzir medidas gerais de segurança pedonal - da estrada à rua



PA10. Revisitar o desenho no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino

O entorno escolar é uma extensão da escola, deve ser um lugar acolhedor, inclusivo, sustentável e acessível.



Hipóteses de trabalho

PA9. Promover a estrutura verde primária – o parque verde circular de Leiria

PA12. Desenvolver corredores ecológicos de apoio à circulação em modos suaves



Situação atual



Hipóteses de trabalho

Leiria Ciclável

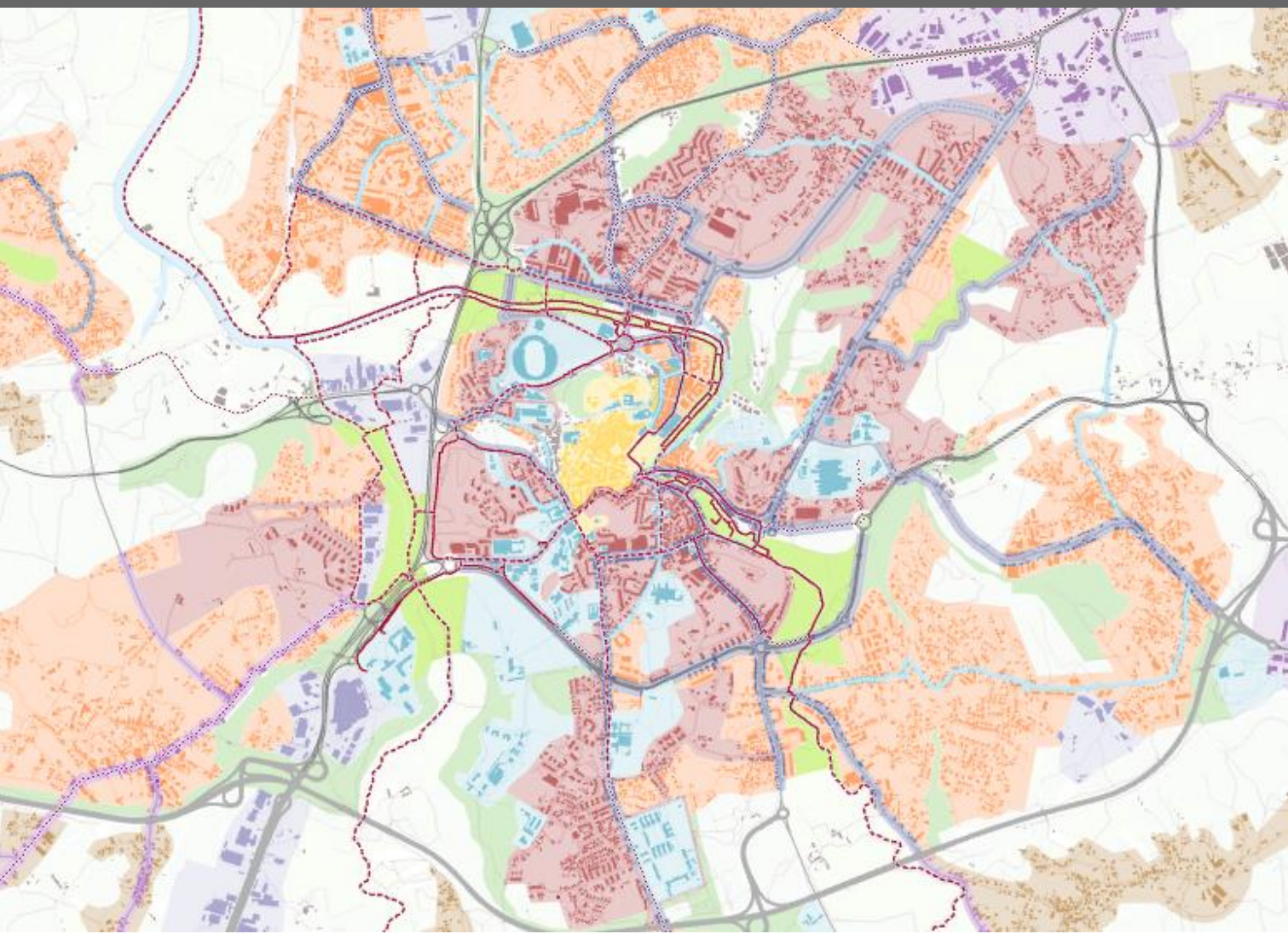
O compromisso futuro

3

PROPOSTAS				
ESTRATÉGIA	ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	LINHAS ESTRUTURANTES	Nº	PROPOSTAS DE AÇÃO (PA)
LEIRIA CICLÁVEL	Infraestrutura da rede	I. Eixos e áreas cicláveis	23	Compatibilizar e concretizar a rede ciclável concelhia
			24	Implementar sinalização direcional e de informação vocacionada para o utilizador da bicicleta
			25	Concretizar medidas promotoras das áreas amigáveis à mobilidade ciclável
		II. Estações e estacionamento	26	Reformular e difundir o sistema público de partilha de bicicletas
			27	Disponibilizar mobiliário urbano de apoio ao modo ciclável
			28	Definir critérios de dimensionamento de cicloparques para equipamentos e novos loteamentos
	Políticas de incentivo e apoio ao uso da bicicleta	I. Cultura, informação e participação popular	29	Conceber e difundir o mapa da rede ciclável em diversos suportes
		II. Financiamento e tarifação	30	Constituir um fundo municipal para a comparticipação de bicicletas

PA23. Concretizar e compatibilizar a rede ciclável concelhia

PA25. Concretizar medidas promotoras das áreas amigáveis à mobilidade ciclável



COMPATIBILIZAR E CONCRETIZAR A REDE CICLÁVEL CONCELHIA

-  EIXOS EXISTENTES
-  EIXOS PREVISTOS
-  EIXOS PROPOSTOS

CONCRETIZAR MEDIDAS PROMOTORAS DAS ÁREAS AMIGÁVEIS À MOBILIDADE CICLÁVEL

- | | |
|--|---|
|  ZONA PREDOMINANTEMENTE PEDONAL |  ARRUAMENTO INTRAQUARTEIRÃO |
|  ZONA DE COEXISTÊNCIA |  ARRUAMENTO DE CONEXÃO URBANA |
|  ZONA 30 |  ZONA RESIDENCIAL RURURBANA OU RURAL |

A rede tem cerca de 25km, é descontínua e percorre sobretudo a canais partilhados com peões.

Ampliar a 130km.

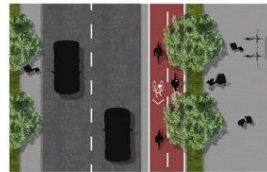
PA23. Concretizar e compatibilizar a rede ciclável concelhia



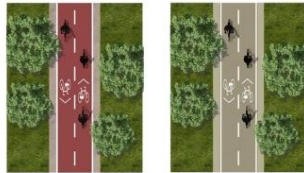
1. PISTAS CICLÁVEIS



1.1. Pista ciclável unidirecional



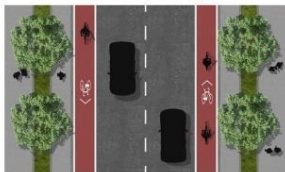
1.2. Pista ciclável bidirecional



1.3. Pista ciclável bidirecional em percurso autónomo



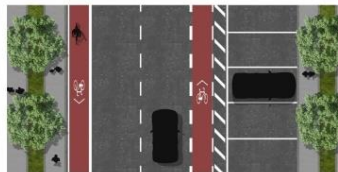
2. CORREDORES CICLÁVEIS



2.1. Corredor ciclável unidirecional



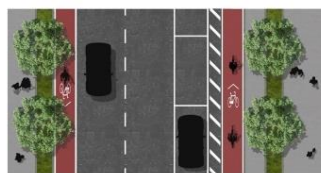
2.2. Corredor ciclável bidirecional



2.3. Corredor ciclável unidirecional com estacionamento transversal



2.4. Corredor ciclável unidirecional com estacionamento longitudinal



2.5. Pista ciclável unidirecional entre o estacionamento e o passeio



TIPOLOGIAS DE PERCURSOS CICLÁVEIS (PISTA, CORREDOR, CANAL E ÁREA PARTILHADA)

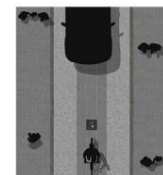
m_{pt}



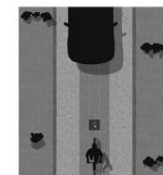
3. CANAL PARTILHADO COM O AUTOMÓVEL



3.1. Ciclovia em canal partilhado na via



3.2. Ciclovia partilhada com o automóvel (centro histórico ou similares)



3.3. Ciclovia partilhada com o automóvel (centro histórico ou similares) à cota zero



4. ÁREAS PARTILHADAS COM O PEÃO



4.1. Canais partilhados com o peão (praças e ruas predominantemente pedonais)



4.2. Ciclovia em zona de coexistência

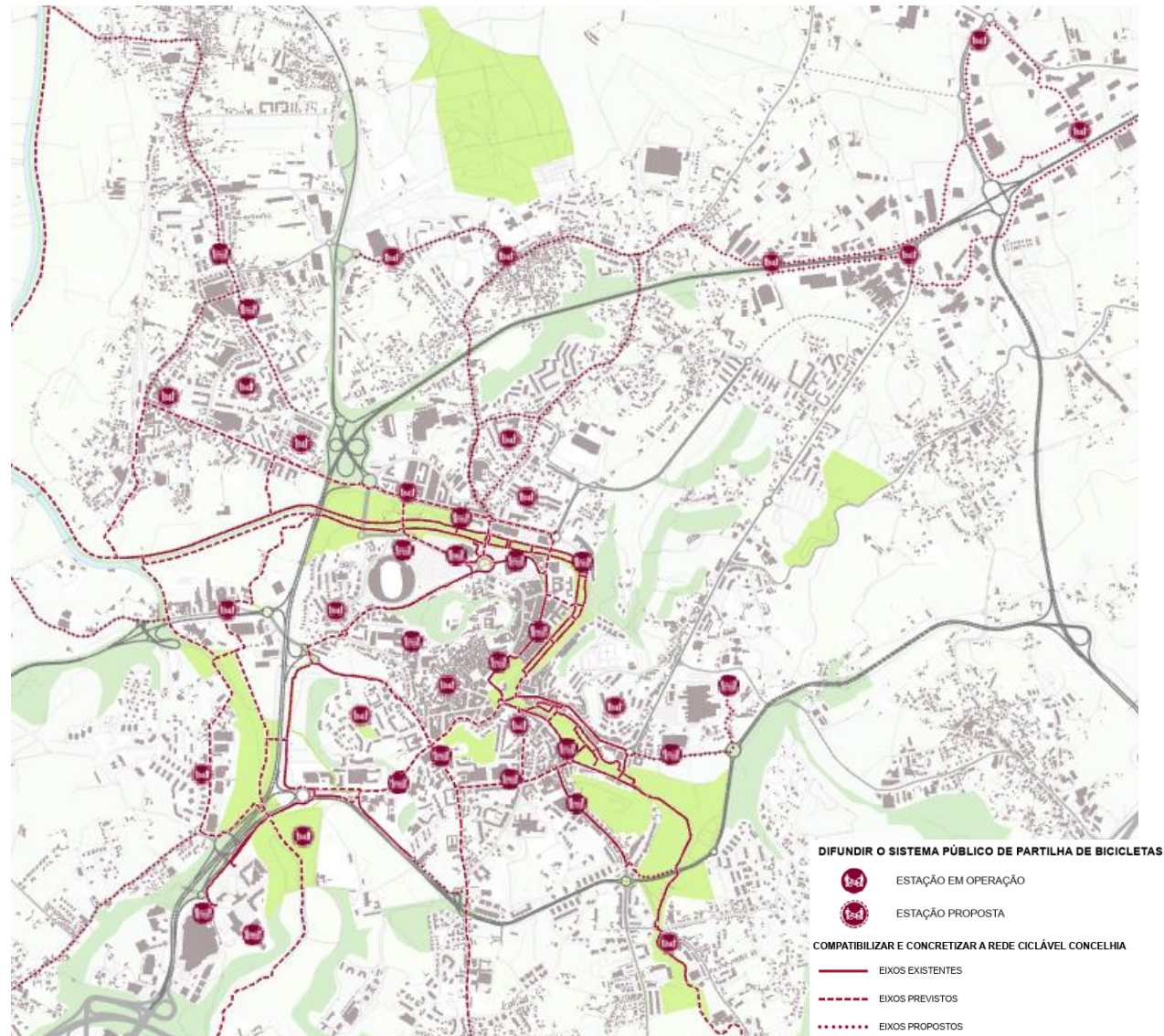


4.3. Canais partilhados com o peão em ambiente naturalizado



Hipóteses de trabalho

PA26. Desenvolver o sistema público de partilha de bicicletas



Hipóteses de trabalho



Situação atual

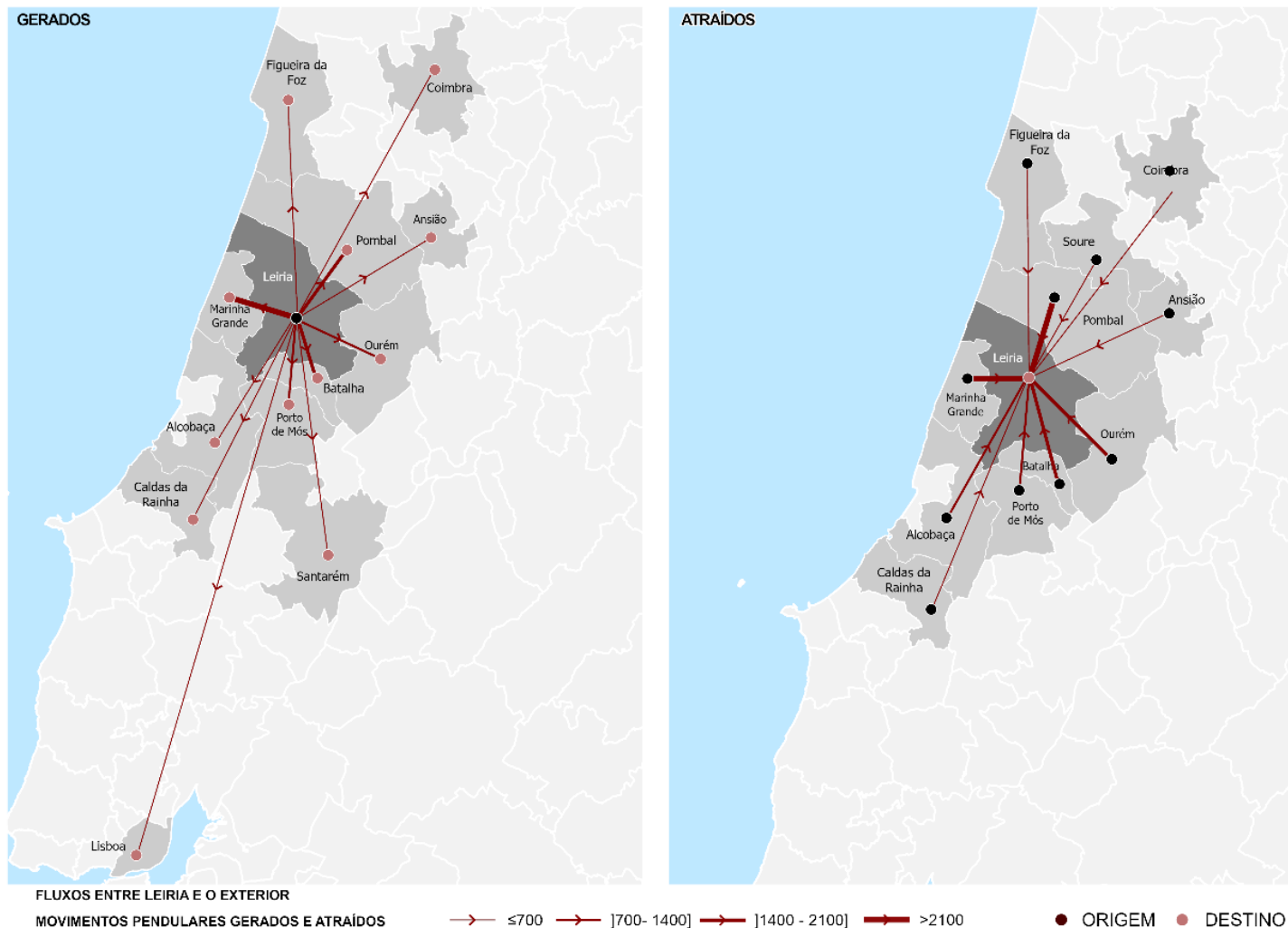
Promoção dos Transportes Públicos e Integração dos Modos

O compromisso futuro



PROPOSTAS				
ESTRATÉGIA	ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	LINHAS ESTRUTURANTES	Nº	PROPOSTAS DE AÇÃO (PA)
PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS	Infraestruturas	I. Pontos de acesso	31	Melhorar as condições de conforto, acessibilidade e informação nas paragens de autocarro
		II. Eixos de ligação	32	Implementar eixo de ligação rápida da Linha de Alta Velocidade, Linha do Oeste e Marinha Grande ao concelho
			33	Implementar eixos de ligações rápidas urbanas
	Operação	I. Material circulante	34	Substituir progressivamente a frota dos transportes coletivos rodoviários por veículos mais sustentáveis e eficientes
		II. Serviços	35	Concretizar serviços urbanos circulares
			36	Reforçar a cobertura temporal dos serviços de transporte coletivo
			37	Definir soluções para a implementação de um sistema de transporte a pedido nas áreas periféricas e de baixo adensamento
INTEGRAÇÃO DOS MODOS	Intermodalidade	I. Infraestruturas	38	Criar plataforma de integração entre a LAV, Linha Oeste e ligação rápida
			39	Concretizar o Terminal Intermodal de Leiria
			40	Promover pontos de interface intermediária no aglomerado urbano
			41	Criar pontos informativos intermodais no concelho
	Intermodalidade	II. Gestão intermodal	42	Promover a operação integrada entre os modos de transporte do concelho
			43	Criar um app e website para disseminação da informação integrada sobre os modos de transporte

Leiria–Marinha Grande: corredor de elevada procura que exige transporte público rápido e estruturante

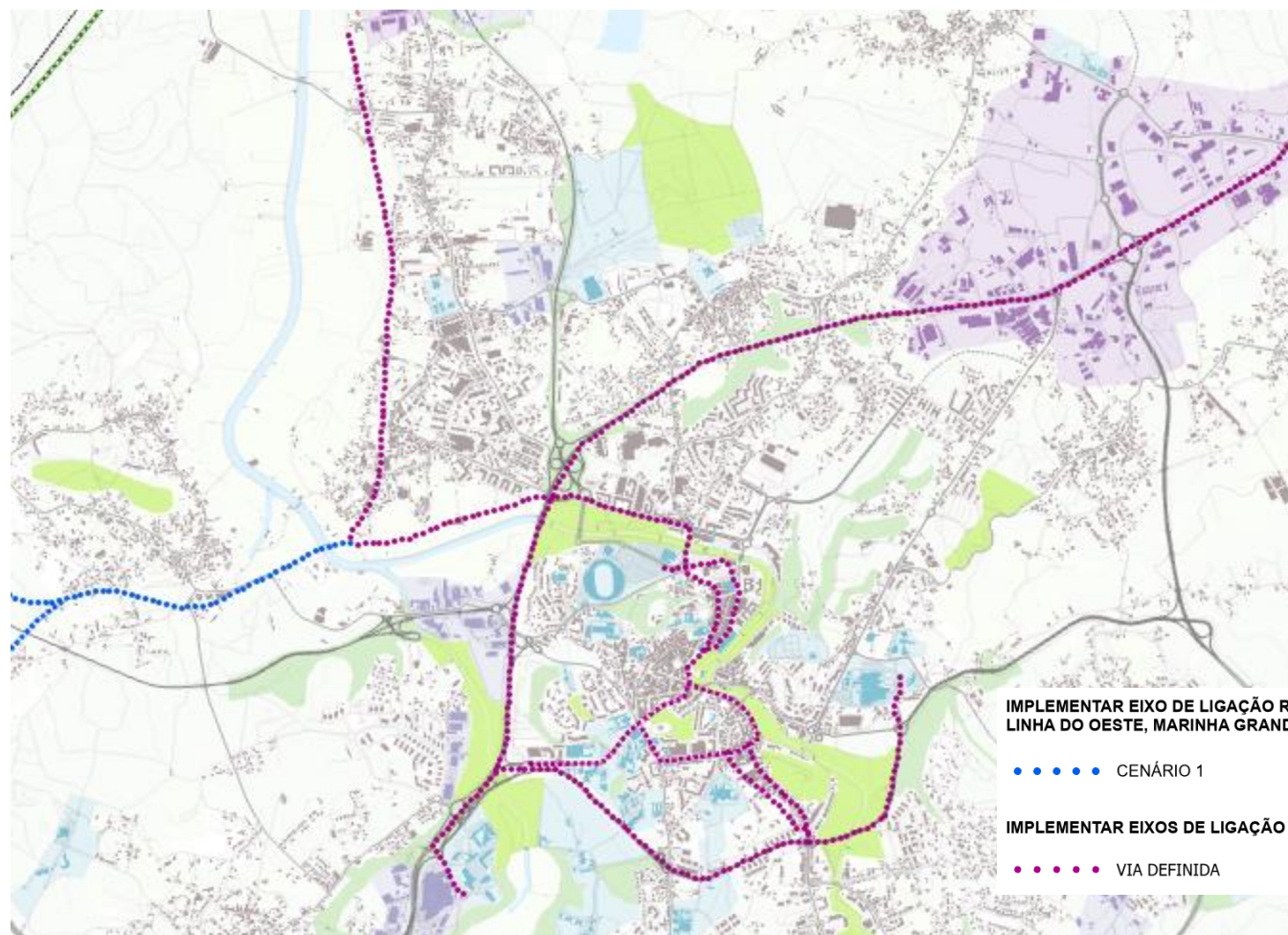


Ligação intermunicipal de maior relevância:

- **Cerca de 8.000 pessoas** realizam quotidianamente (casa/trabalho-escola) a deslocação **Leiria-Marinha Grande**;
- **Mais de 11.000 veículos/dia** circulam na **EN242** em horas de ponta.

PA32. Implementar eixo de ligação rápida da LAV, Linha do Oeste e Marinha Grande ao concelho

PA33. Implementar eixo de ligação rápida urbana

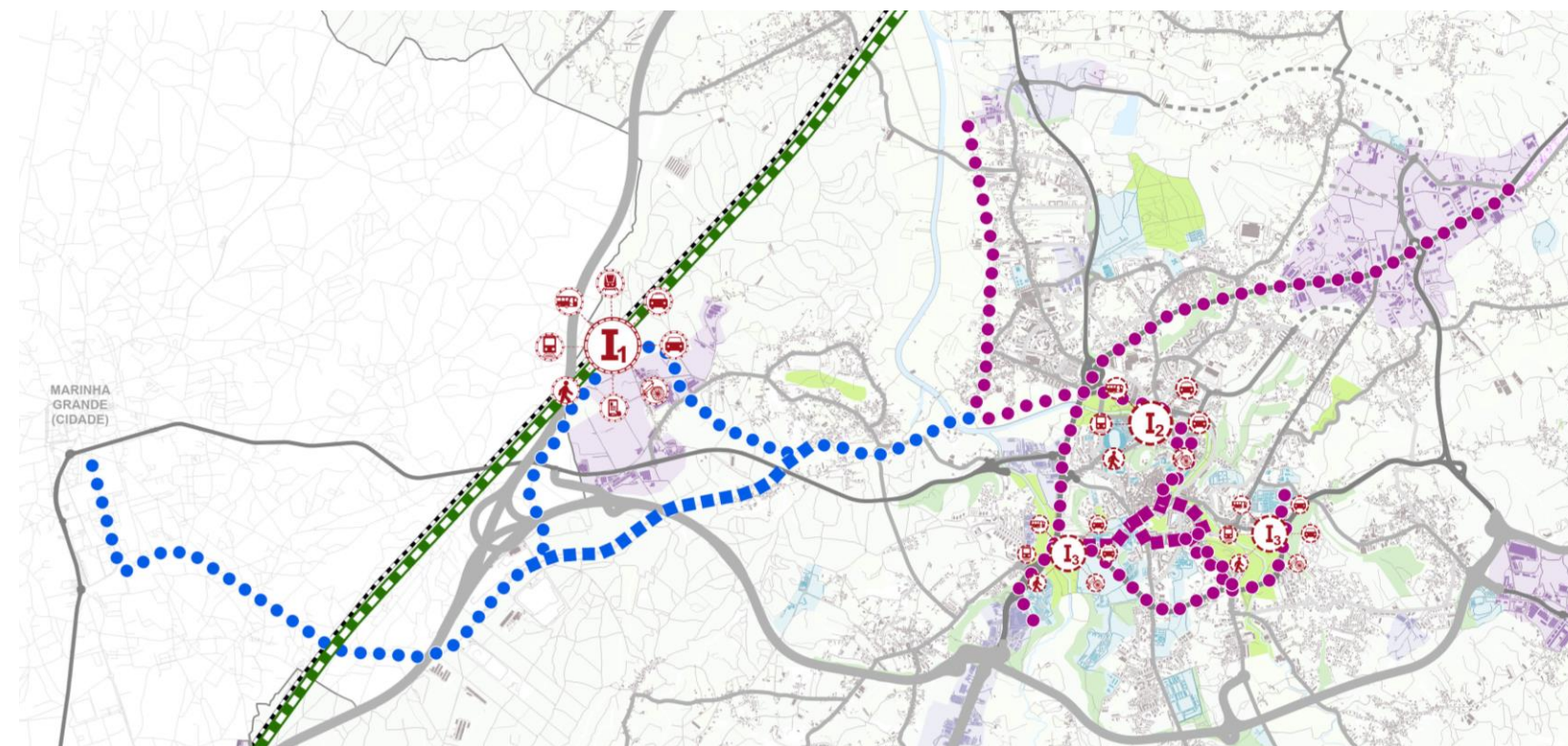


Hipóteses de trabalho

PA38. Criar plataforma de integração entre a LAV, Linha do Oeste e ligação rápida

PA39. Concretizar o Terminal Intermodal de Leiria

PA40. Promover pontos de interface intermediária no aglomerado urbano



IMPLEMENTAR EIXO DE LIGAÇÃO RÁPIDA ENTRE A LINHA DE ALTA VELOCIDADE, LINHA DO OESTE, MARINHA GRANDE E LEIRIA

● ● ● ● CENÁRIO 1

■ ■ ■ ■ CENÁRIO 2

IMPLEMENTAR EIXOS DE LIGAÇÃO RÁPIDA URBANA

● ● ● ● VIA DEFINIDA

■ ■ ■ ■ VIA A DEFINIR



CRIAR PLATAFORMA DE INTEGRAÇÃO ENTRE A LAV, LINHA OESTE E LIGAÇÃO RÁPIDA



CONCRETIZAR O TERMINAL INTERMODAL DE LEIRIA



PROMOVER PONTOS DE INTERFACE INTERMEDIÁRIA NO AGLOMERADO URBANO

ELEMENTOS DE ENQUADRAMENTO

TRANSPORTE COLETIVO FERROVIÁRIO

— — — — LINHA FERROVIÁRIA DO OESTE

— — — — LINHA DE ALTA VELOCIDADE

PA31. Melhorar gradualmente as condições de conforto, acessibilidade e informação nas paragens de autocarro

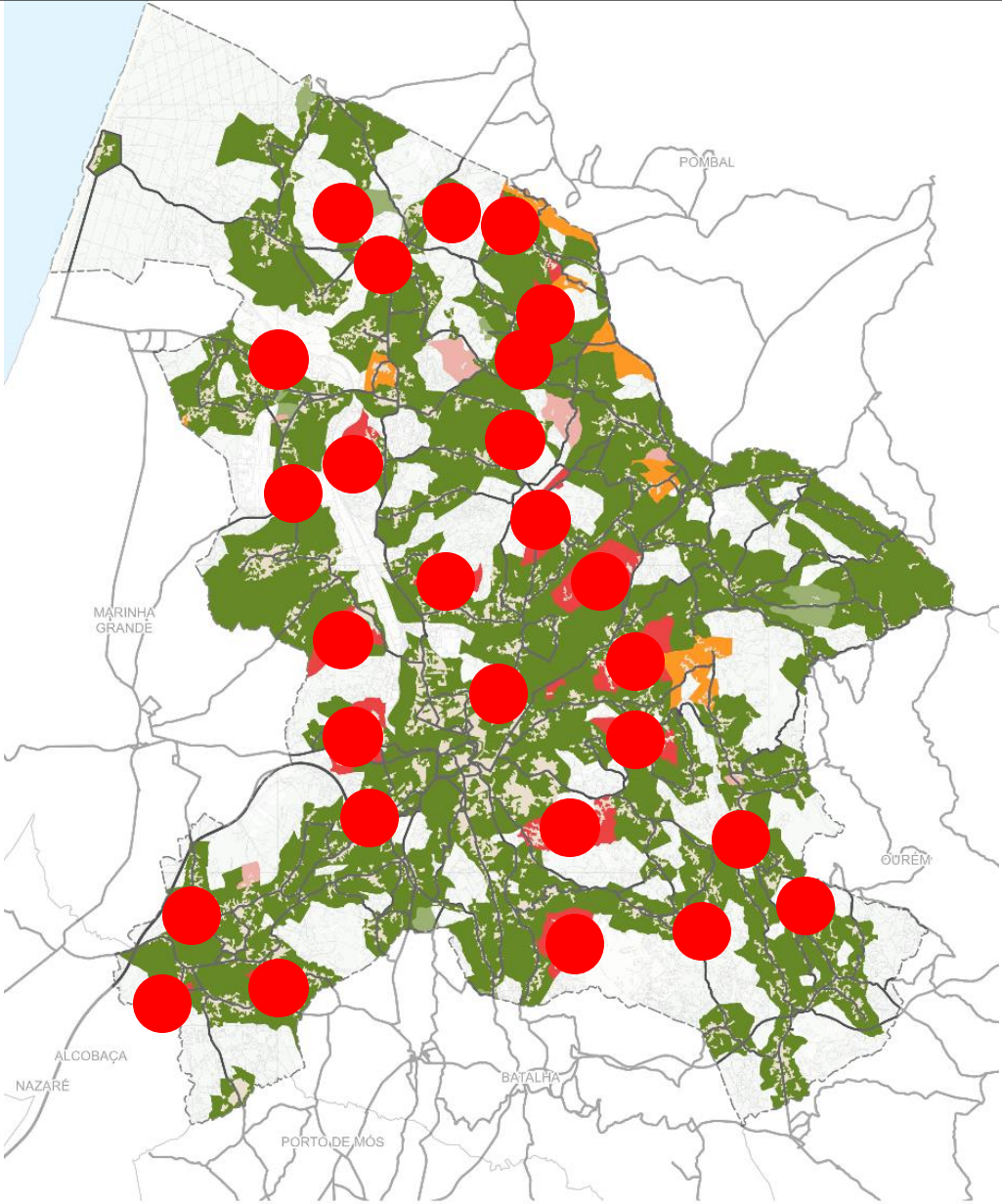


Situação atual



Hipóteses de trabalho

PA37. Definir soluções para implementação de um sistema de transporte a pedido em áreas periféricas



LUGARES

COM SERVIÇO DIRETO E POP. ≥ 40 HAB.	SEM SERVIÇO E POP. ≥ 40 HAB.	REDE TCR
COM SERVIÇO DIRETO E POP. ≤ 40 HAB.	SEM SERVIÇO E POP. ≤ 40 HAB.	TECIDO URBANO
COM SERVIÇO E POP. ≥ 40 HAB.		LIMITE DO CONCELHO



CIMRL
Comunidade
Intermunicipal
da Região de Leiria

TRANSPORTE FLEXÍVEL

— A PEDIDO —

O transporte que se adapta a si.
Mais mobilidade. Mais proximidade.



**RESERVE JÁ!**
800 24 25 26
CHAMADA GRATUITA

**O QUE É?**

É um serviço de transporte público por reserva, pensado para ajudar pessoas que vivem em locais onde não há transporte público regular ou onde os horários existentes não servem as necessidades da população.

O transporte é feito através de operadores locais (táxis).

**COMO RESERVAR?**

A reserva deve ser feita até às **15h00 do dia anterior** à viagem, através de chamada para:

**800 24 25 26**
(chamada gratuita)

 Dias úteis, das 9h00 às 15h00

**QUANTO CUSTA?**

O passageiro paga o mesmo valor que pagaria numa carreira pública, com preços entre:

1,20€ e 5,55€
(dependendo da distância)

 No momento da reserva, o operador informa o preço exato.

O restante custo é suportado pela CIM Região de Leiria, com financiamento do Incentiva +TP.

Consulte as tarifas para 2026.

**QUAIS OS HORÁRIOS DISPONÍVEIS?**

O serviço funciona apenas em dias úteis, com os seguintes horários:

08:30 10:30 12:00
14:00 17:30

Os horários podem ser ajustados conforme:

- ✓ necessidades de transporte
- ✓ número de reservas
- ✓ disponibilidade dos taxistas

**QUE LOCALIDADES SÃO SERVIDAS?**

São servidas todas as localidades que não tenham ligação em carreira pública à:

**SEDE DE CONCELHO**
e/ou
**SEDE DE FREGUESIA**

**PARA QUE SERVE?**

O objetivo é facilitar deslocações para locais essenciais como:

- ☑ centro de saúde
- ☑ farmácia
- ☑ mercado
- ☑ banco
- ☑ correios

e outros serviços de interesse público.



Mais acessibilidade.
Mais qualidade de vida.
Uma região mais próxima.



INCENTIVA+TP
Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos



Financiado pelo
FUNDO AMBIENTAL

Serviço já em funcionamento desde novembro de 2025.

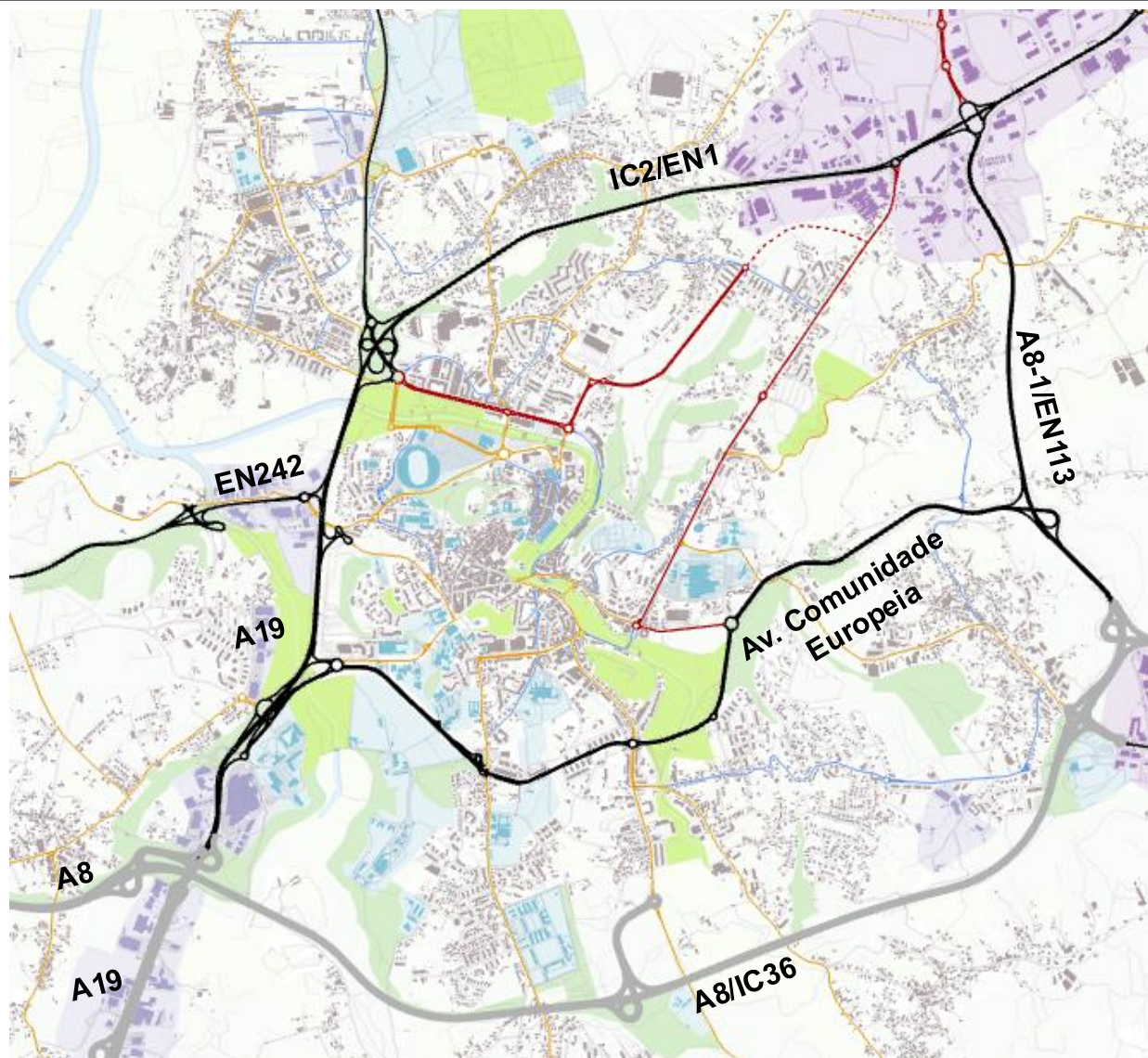
Otimização do Espaço Público

O compromisso futuro

5

PROPOSTAS				
ESTRATÉGIA	ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	LINHAS ESTRUTURANTES	Nº	PROPOSTAS DE AÇÃO (PA)
OTIMIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO	Infraestrutura	I. Estrutura viária	44	Implementar uma nova hierarquia viária funcional
			45	Construir variantes, novos acessos estruturantes e colmatar a rede viária local para a qualificação dos aglomerados urbanos
			46	Concretizar a rede viária estruturante
	Políticas e ações	II. Qualificação e Segurança	47	Implementar infraestruturas de acalmia de tráfego nas vias e interseções
			48	Implementar sistemas de informação de tráfego em tempo real
			49	Fomentar sistemas de partilha de viagens junto das organizações empresariais
			50	Promover gradualmente veículos mais sustentáveis na frota automóvel da Câmara Municipal de Leiria

PA44. Implementar uma nova hierarquia viária funcional



IMPLEMENTAR UMA NOVA HIERARQUIA VIÁRIA FUNCIONAL

ARRUAMENTO INTRAQUARTEIRÃO

— EXISTENTE

ARRUAMENTO DE CONEXÃO URBANA

— EXISTENTE

--- PREVISTA

REDE DE DISTRIBUIÇÃO SECUNDÁRIA

— EXISTENTE

--- PREVISTA

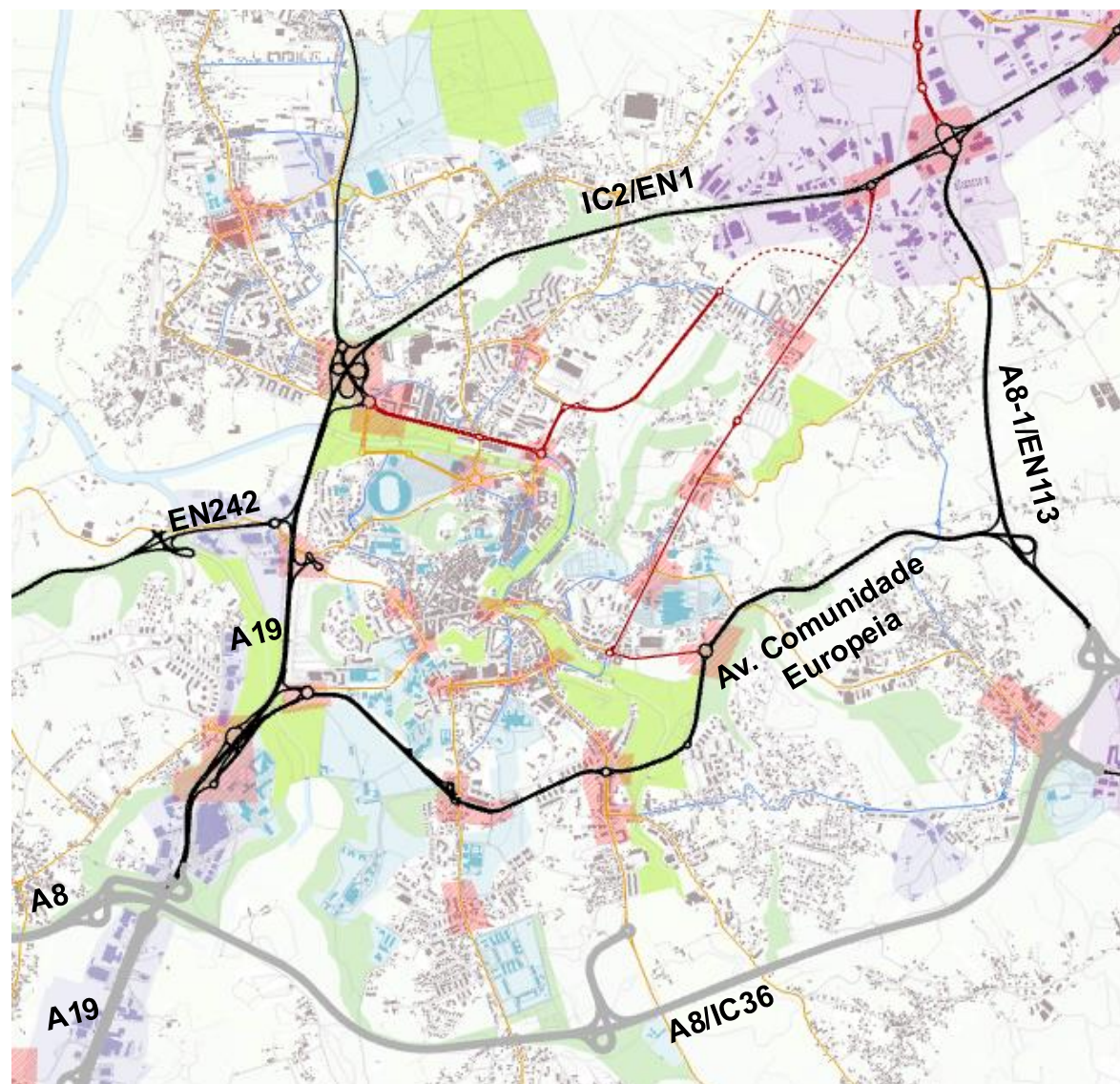
REDE DE DISTRIBUIÇÃO PRINCIPAL

— EXISTENTE

REDE SUPRACONCELHIA

— EXISTENTE

PA47. Implementar infraestruturas de acalmia de tráfego nas vias e intersecções



IMPLEMENTAR INFRAESTRUTURA DE ACALMIA DE TRÁFEGO NAS VIAS E INTERSECÇÕES

 ÁREAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIAS

IMPLEMENTAR UMA NOVA HIERARQUIA VIÁRIA FUNCIONAL

ARRUAMENTO INTRAQUARTEIRÃO

 EXISTENTE

ARRUAMENTO DE CONEXÃO URBANA

 EXISTENTE

 PREVISTA

REDE DE DISTRIBUIÇÃO SECUNDÁRIA

 EXISTENTE

 PREVISTA

REDE DE DISTRIBUIÇÃO PRINCIPAL

 EXISTENTE

REDE SUPRACONCELHIA

 EXISTENTE

Racionalização do Estacionamento e Equilíbrio das Ações de Logística Urbana

O compromisso futuro

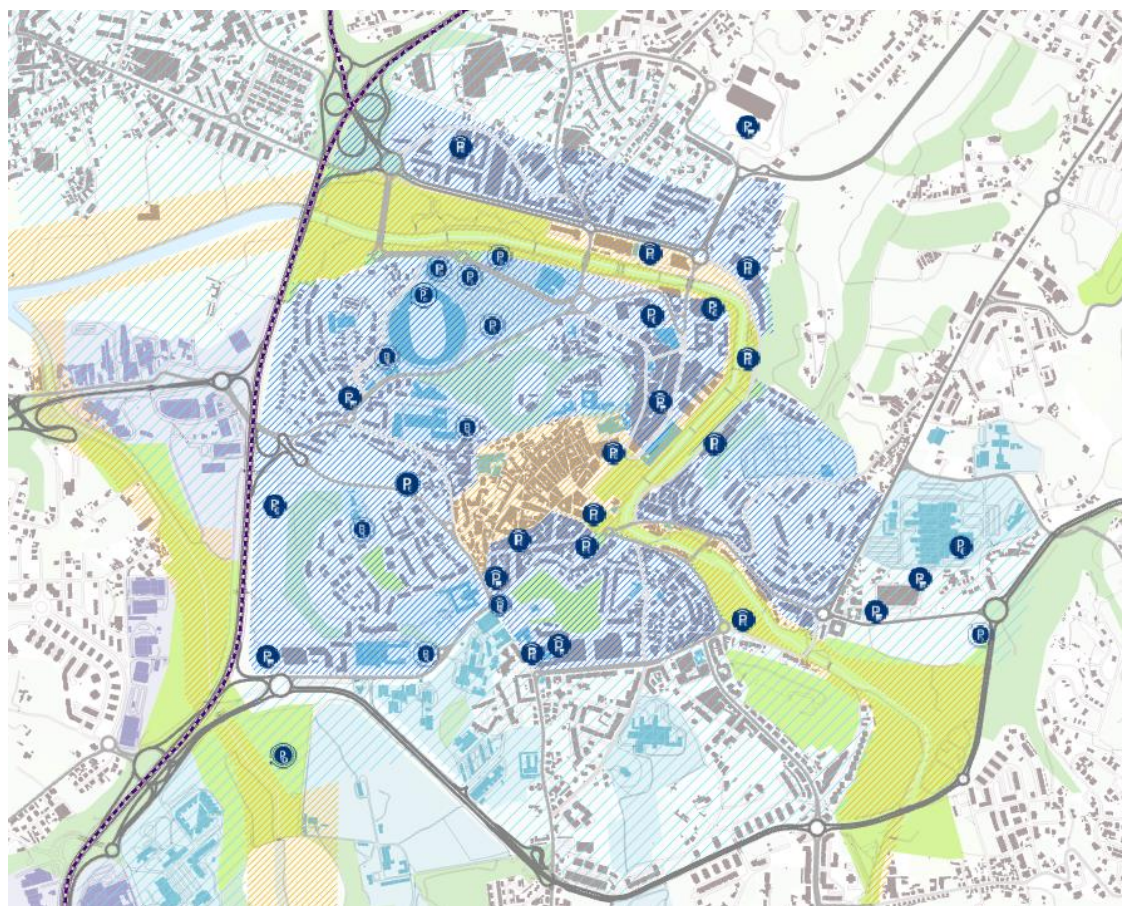
6

PROPOSTAS				
ESTRATÉGIA	ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	LINHAS ESTRUTURANTES	Nº	PROPOSTAS DE AÇÃO (PA)
RACIONALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO E EQUILÍBRIO DAS AÇÕES DE LOGÍSTICA URBANA	Racionalização do estacionamento	I. Política tarifária e fiscalização	51	Introduzir uma política tarifária coerente de estacionamento
			52	Reforçar as medidas de combate ao estacionamento ilegal
		II. Racionalização do uso do automóvel	53	Substituir parques de estacionamento do Concelho por áreas de uso público e convivência urbana
			54	Concretizar estacionamentos dissuasores à via pública
			55	Ampliar o sistema de smart parking
		III. Infraestruturas de apoio à mobilidade elétrica	56	Reforçar e converter postos de carregamento elétrico
	Logística Urbana	I. Regulamentação e fiscalização	57	Regulamentar as operações de cargas e descargas
			58	Revisitar a distribuição dos lugares de cargas e descargas
			59	Implementar o esquema de circulação logística pesada na cidade
		II. Operações logísticas sustentáveis	60	Criar um sistema de micrologística para a cidade
			61	Promover a utilização de veículos menos poluentes para a distribuição de mercadorias
			62	Implementar sistema piloto de sensorização dos locais de cargas e descargas

PA51. Introduzir uma política tarifária coerente de estacionamento

PA53. Substituir parques de estacionamento do Concelho por áreas de uso público e convivência urbana

PA54. Concretizar estacionamento dissuasores à via pública



INTRODUZIR UMA POLÍTICA TARIFÁRIA COERENTE DE ESTACIONAMENTO

	ZONA DE ESTACIONAMENTO CONDICIONADA
	ZONA TARIFADA 1
	ZONA TARIFADA 2

PARQUE EXISTENTE

	PAGO DESCOBERTO
	PAGO COBERTO
	APOIO A SUPERFÍCIE COMERCIAL DESCOBERTO
	APOIO A SUPERFÍCIE COMERCIAL COBERTO

PARQUE A CONVERTER

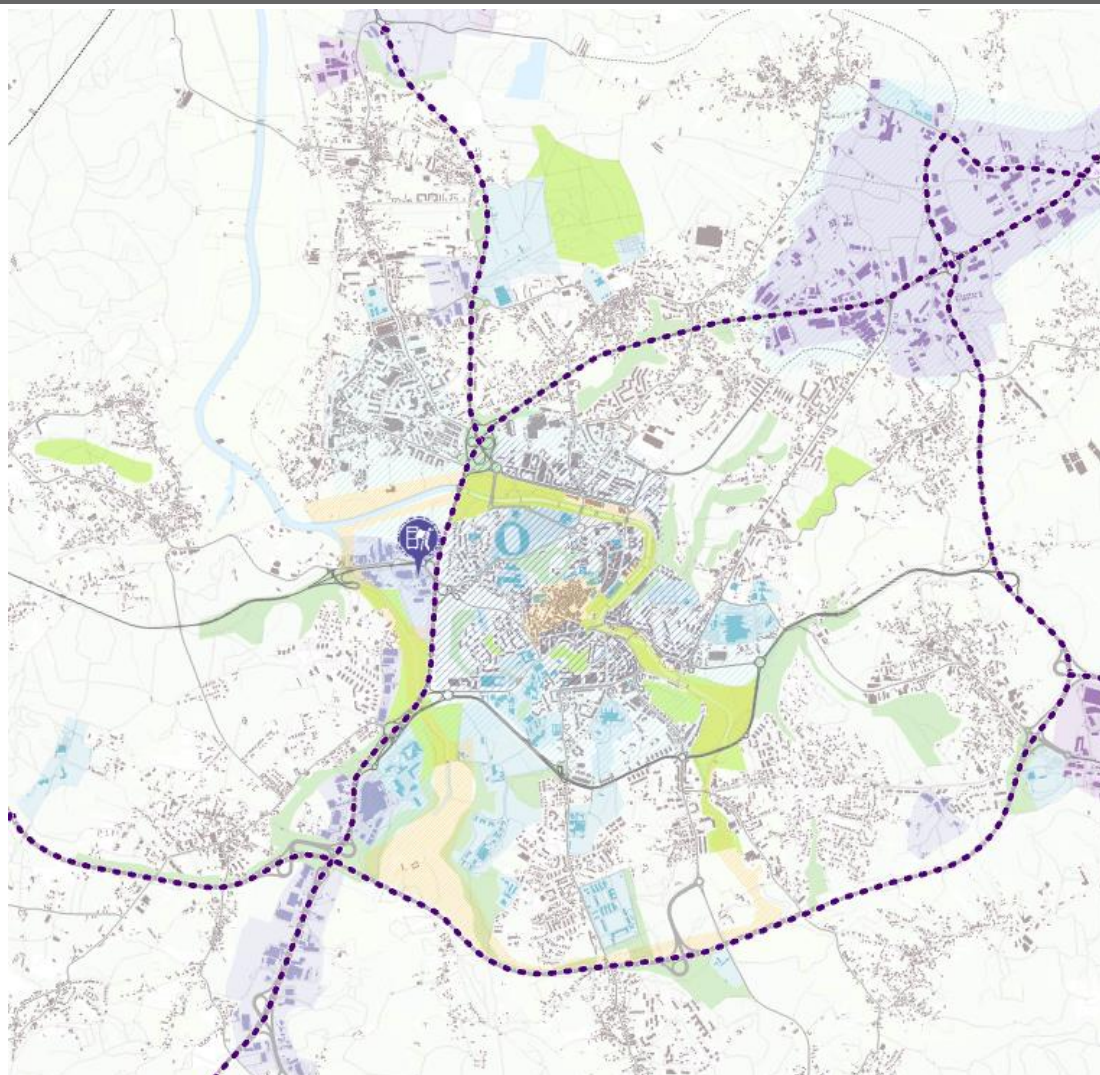
	A TARIFAR
	DISSUASOR COBERTO
	DISSUASOR DESCOBERTO

PARQUE PREVISTO

	PAGO DESCOBERTO
	DISSUASOR DESCOBERTO
	PAGO SUBTERRÂNEO

PA59. Implementar o esquema de circulação logística pesada na cidade

PA60. Criar um sistema de micrologística para a cidade



IMPLEMENTAR O ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO LOGÍSTICA PESADA NA CIDADE

----- ROTA DE DISTRIBUIÇÃO LOGÍSTICA PERMITIDA A REGULAMENTAR

CRIAR UM SISTEMA DE MICROLOGÍSTICA PARA A CIDADE

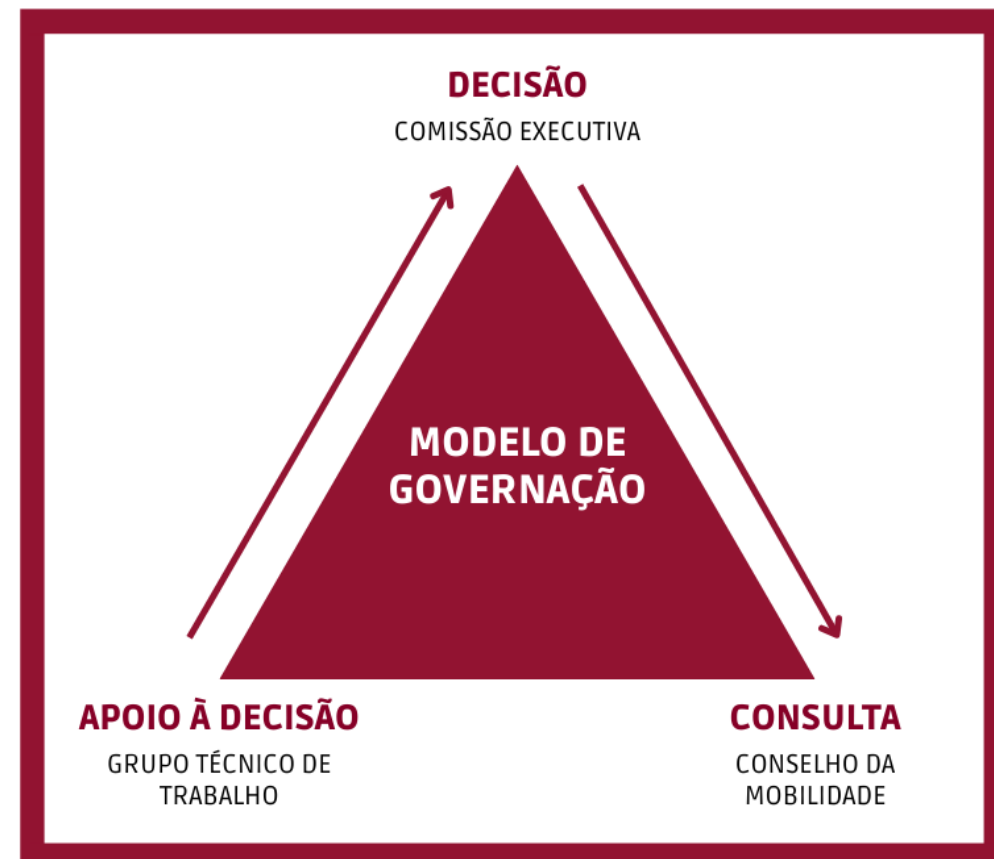


CENTRO DE MICROLOGÍSTICA A CRIAR

Processo de Gestão



- **Governança em rede** - articulação entre atores públicos, privados e institucionais;
- **Estrutura clara em 2 níveis** - Política (Comissão Executiva) e Técnica (GTT + Conselho da Mobilidade) ;
- **Envolvimento dos stakeholders e população;**
- **Monitorização contínua** com indicadores e avaliação de resultados;
- **Ajustamento e melhoria permanente** com base em evidência;
- **Relatórios periódicos** (2 em 2 anos) e **revisão do plano** (10 anos).



INDICADORES ESTRATÉGICOS	REFERÊNCIA		META (2035)
	ANO	VALOR	
Fomentar os modos sustentáveis de deslocação			
Extensão dos eixos predominantemente pedonais formalizados (m)	2024	1.900	7.000
Extensão de rede ciclável (m)		26.300	129.000
Quantidade de bicicletas públicas disponibilizadas (n.º)		150	685
Alterar a repartição modal das deslocações pendulares da população residente			
Deslocações realizadas a pé (%)	2021	11%	19% ¹
Deslocações realizadas em bicicleta (%)		1%	8% ²
Deslocações realizadas em transporte público (%)		7%	14%
Deslocações realizadas em automóvel (%)		80%	58%
Deslocações realizadas em outros modos de transporte (%)		1%	1%
Melhorar a qualidade do ambiente urbano			
Emissão municipal de CO ₂ associada ao setor dos transportes (ton./ano)	2019	223.918	125.000 ³
Diminuir o impacto do transporte individual			
Taxa de motorização municipal (veículos ligeiros/1.000 habitantes)	2021	803	560 ⁴
Reduzir a sinistralidade viária			
Número de vítimas por ano (n.º)	2023	596	300 ⁵
Número de vítimas mortais por ano (n.º)		4	0 ⁶

¹ Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 63/2023, de 7 de julho), define como meta para 2030, alcançar a quota pedonal existente em 2001, patente no Recenseamento Geral à População de 2001. Face à realidade atual, municipal e nacional, considera-se que as metas definidas para 2030 poderão ser consideradas para 2035.

² 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.

³ Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (Ministério do Ambiente, 2019): Redução de cerca de 45% até 2030 e de cerca de 60% até 2050.

⁴ Média europeia de veículos ligeiros por 1.000 habitantes em 2021.

⁵ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 (World Health Organization, 2021): Redução de cerca de 50% das vítimas em acidentes rodoviários.

⁶ Visão Zero 2030 - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, n.d.): Meta de zero mortes na estrada.

Que contributos?

Envie os seus contributos para o e-mail:
pmus@cm-leiria.pt

Obrigado pela atenção!

Leiria+ mobilidade

