

II – CARACTERIZAÇÃO SOCIO-TERRITORIAL

TOMO I. REGIONAL - LOCAL



PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE LEIRIA

plano diretor municipal
leiria

**II - Caracterização Sócio Territorial: Bases para o
Desenvolvimento Sustentável e Propostas de Plano**

TOMO I. REGIONAL - LOCAL

abril 2014
município de leiria
lugar do plano, gestão do território e cultura





ÍNDICE

VOLUME I. ENQUADRAMENTO REGIONAL	4
1. LOCALIZAÇÃO	5
2. MOBILIDADE E TRANSPORTES	9
3. EQUIPAMENTOS ESTRUTURANTES REGIONAIS	15
VOLUME II. REDE VIÁRIA, MOBILIDADE E TRANSPORTESINTRODUÇÃO	20
4. REDE VIÁRIA	23
4.1. Plano Rodoviário Nacional.....	24
4.2. Enquadramento	25
4.3. Caracterização da Rede Viária	30
4.3.1. Rede Rodoviária Nacional.....	30
4.3.1.1. Rede Nacional Fundamental.....	31
4.3.1.2. Rede Nacional Complementar.....	33
4.3.1.2.1. ITINERÁRIOS COMPLEMENTARES	33
4.3.1.2.2. ESTRADAS NACIONAIS	39
4.3.1.2.3. REDE NACIONAL DE AUTOESTRADAS	41
4.3.1.3. Estradas Regionais.....	42
4.3.1.4. Estradas Desclassificadas sob jurisdição da EP.....	45
4.3.2. Rede Municipal	52
4.4. Hierarquia Funcional das Vias	55
4.4.1. Nível I- Rede Estruturante - Vias Coletoras	57
4.4.2. Nivel II – Rede Distribuição Principal - Vias Distribuidoras Principais	58
4.4.3. Nivel III – Rede Distribuição Secundaria - Vias Distribuidoras Locais	59
4.4.4. Vias Acesso Local	60



4.5. Pontos de Conflito	62
5. REDE FERROVIÁRIA	71
6. OUTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE.....	82
7. MOBILIDADE E TRANSPORTES	84
7.1. Introdução.....	84
7.2. Padrões de Mobilidade.....	86
7.2.1. Proporção de população residente que trabalha ou estuda noutro município	86
7.2.2. Tempo Gasto em Média nas deslocações - trabalho/estudo	89
7.2.3. Modos de Transportes	92
7.3. Gestão da Mobilidade	96
7.3.1. Circulação Pedonal	99
7.3.2. Sistema de Estacionamento da Cidade de Leiria	100
7.3.3. Transportes de Passageiros	102
7.3.3.1. Transporte Rodoviário – Serviço Expresso.....	104
7.3.3.2. Transporte Interurbano	106
7.3.3.3. Transporte Urbano.....	112
7.3.3.4. Transporte Escolar	117
7.3.4. Transporte Ferroviário	119
7.3.5. Transporte Público vs Transporte individual	120
7.3.6. Mobilidade Ligeira – Rede Ciclovias.....	121
8. ORIENTAÇÕES.....	126



VOLUME I. ENQUADRAMENTO REGIONAL



1. LOCALIZAÇÃO

O concelho de Leiria abrange uma área de aproximadamente 565 Km², correspondente a um território administrativamente dividido em vinte e nove freguesias: Amor, Arrabal, Azóia, Barosa, Barreira, Boavista, Caranguejeira, Carvide, Coimbrão, Colmeias, Cortes, Leiria, Maceira, Marrazes, Milagres, Monte Real, Monte Redondo, Ortigosa, Parceiros, Pousos, Regueira das Pontes, Sta. Catarina da Serra, Sta. Eufémia, Souto da Carpalhosa, Bajouca, Bidoeira de Cima, Memória, Carreira e Chainça. A freguesia de Coimbrão (54,6 Km²), é a que tem maior área territorial, seguindo-se-lhe as freguesias de Maceira (48,1 Km²) e Monte Redondo (42 Km²).



Figura 1. Freguesias do concelho de Leiria

Fonte: Relatório Revisão PDM-CML

Pelo contrario temos as freguesias de Carreira (5,6 Km²) e de Chainça (5,4 Km²) com uma superfície territorial pouco superior 5 Km².



O território objeto de intervenção localiza-se na zona Sudoeste da NUT II – Região Centro e faz parte integrante da Unidade Territorial do Pinhal Litoral – NUT III (sub-região estatística esta, constituída por 5 concelhos – Pombal, Leiria, Marinha Grande, Batalha e Porto de Mós.

Figura 2. Enquadramento territorial na Região Centro

Fonte: CCDR-C, maio 2012



Constituindo um dos 16 concelhos do Distrito de Leiria, o Concelho de Leiria ocupa uma posição privilegiada no Litoral/Oeste, sendo enquadrado a Nascente, pelo concelho de Ourém, a Norte pelo concelho de Pombal, a Poente, pelo Oceano Atlântico e pelo concelho da Marinha Grande, a Sul, pelos concelhos da Batalha e Porto de Mós.

Figura 3. Concelhos do Distrito de Leiria

Fonte: <http://www.google.pt/imgres?imgurl=http://www.osteclinhas.esel.ipleiria.pt>, maio 2012



Ocupando uma superfície de cerca de 565 km², o concelho ocupa 32,4% da área do território da sub-região do Pinhal Litoral. Neste espaço administrativo, residia em 2011, uma população de 126.897 habitantes que representam 48,6% da população do Pinhal Litoral e 5,5% da população da Região Centro, correspondentes a uma densidade de 224,5 hab./Km², valor este, que significativamente superior ao valor médio registado na sub-região em que se insere (149,6 hab./Km²). Com uma superfície superior a 1.743,8 Km², a Sub-região do Pinhal Litoral, caracteriza-se por ocupar uma posição privilegiada entre as sub-regiões litorais mais desenvolvidas da Região Centro. Esta é uma realidade que, a título exemplificativo, poderá ser ilustrada pela sua aproximação às sub-regiões mais desenvolvidas, ao nível demográfico, designadamente, por apresentar densidades populacionais que superam as médias regionais e nacionais.

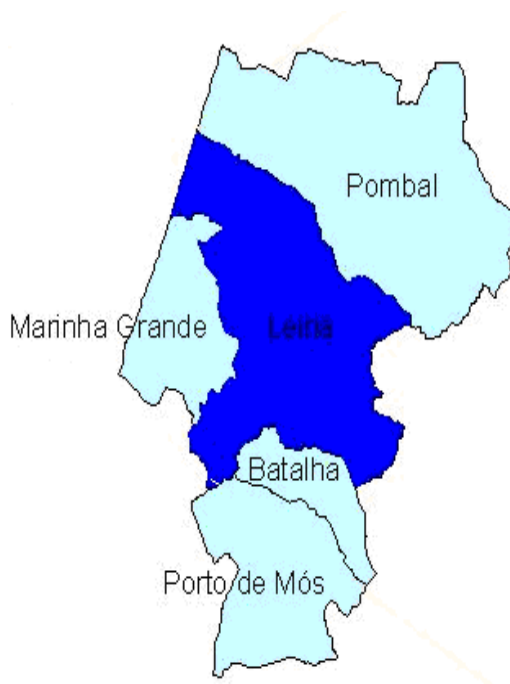


Figura 4. Enquadramento territorial na Sub-região Pinhal Litoral

Fonte: Relatório Revisão PDM-CML

A Alta Estremadura¹ apresenta-se no contexto nacional como uma das principais conurbações nacionais no contexto extrametropolitano. Trata-se de uma aglomeração urbana de primordial importância à escala nacional, logo depois das duas áreas metropolitanas (PEAE² 2003).

Do mesmo modo, não deve ser descurado o papel central que o território da Alta Estremadura possui na articulação entre as duas principais conurbações urbanas do país (AML e AMP), beneficiando de excelentes acessibilidades rodoviárias nas suas próprias articulações com cada uma delas, através dos IP1 e IC1 (PEAE 2003).

A dinâmica demográfica e económica do sistema territorial e urbano da Alta Estremadura e, em particular, do eixo Leiria / Marinha Grande tem possibilitado gerar novas configurações territoriais, modelando toda a envolvente de pequenas aglomerações, às quais este sistema estende toda a sua urbanidade. Tem-se verificado transformações significativas na estrutura dos sistemas produtivos e

¹ Alta Estremadura, associação de Municípios da qual fazem parte os concelhos de: Batalha, Leiria, Marinha Grande, Ourém, Pombal e Porto de Mós.

² PEAE – Plano Estratégico da Alta Estremadura



nos usos dos recursos locais / regionais e a revelar-se potenciadora de mudanças socioculturais que se manifestam em novos modos de vida (PEAE 2003).

A génese do desenvolvimento do sistema territorial e urbano da Alta Estremadura confunde-se com o desenvolvimento do setor industrial e, em particular, das indústrias do vidro, dos moldes e dos plásticos, da cerâmica, da pedra e do mobiliário (PEAE 2003).

Segundo refere J. Gaspar a propósito do desenvolvimento em cidades médias, há que promover a sua qualificação e complementaridade entre centros próximos, de forma a conseguirem-se obter limiares atraentes para novos serviços públicos e privados, designadamente para os que possuem um raio de influência supralocal (PEAE 2003).

Como pontos fracos do concelho observa-se um sistema de povoamento excessivamente difuso ao longo das principais vias de comunicação, o que dificulta a construção de infraestruturas e equipamentos (PEAE 2003).

O eixo Leiria / Marinha Grande é caracterizado pela sua elevada capacidade empreendedora, traduzida num forte dinamismo industrial, associado a setores como os moldes, o vidro, os plásticos, a cerâmica e a pedra; embora predominem as pequenas e médias empresas já se verificam casos de sucesso de internacionalização, assim como a introdução de sistemas produtivos e tecnológicos avançados. Tem-se verificado uma crescente melhoria do poder de compra da população, dando boas perspetivas à atividade comercial e ao turismo. O setor agrícola tem vindo a registar uma diminuição significativa na sua importância (PEAE 2003).



2. MOBILIDADE E TRANSPORTES

As vias de comunicação são determinantes para o desenvolvimento económico e para a atração e fixação da população. Neste contexto, a acessibilidade e a mobilidade, entendidas como a garantia de acesso a bens e serviços são determinantes na competitividade e qualidade de vida concelhias.

Em termos de acessibilidades e transportes, Leiria, de acordo com o PROT-C, insere-se no corredor estruturante – corredor do Litoral, considerando a valorização da Linha do Oeste como uma opção fundamental (Sumário Executivo da Propostas do PROT-C, setembro 2010).

Face à relevância destas infraestruturas e ao nível de serviços prestados, passamos a abordar cada um dos sistemas.

Sistema Viário

Facilitando e viabilizando as relações exteriores, as vias destacam-se pelo seu carácter e papel estruturante na distribuição dos aglomerados, na ocupação do solo, e no desenvolvimento local e regional.

Atualmente este território é servido por diversos eixos viários estruturantes, que lhe permitem promover a sua articulação com outras áreas urbanas do país e, em particular, com as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (PEAE 2003).

O desenvolvimento dos transportes públicos e uma eficácia dos mesmos é primordial na deslocação das pessoas. Ao nível da acessibilidade e mobilidade (local e regional) os sistemas de acessos rodoviários são complementados com uma via ferroviária complementar à Linha do Norte.

- Rede Nacional Fundamental e Complementar

Os seguintes eixos da Rede Nacional Fundamental e Complementar, segundo o Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN), assumem-se como vias rápidas de importância regional e nacional que desempenham função crucial no incremento da acessibilidade, conferindo ao município vantagens e potencialidades no quadro regional, nacional e internacional.



A8 desenvolve-se pela região Oeste, atravessando diversas cidades e vilas numa zona de grande desenvolvimento e servindo como eixo estrutural e de ligação às capitais de distrito. Já na sua continuidade para Norte, sob a designação de A 17, liga a Marinha Grande a Aveiro, passando pela Figueira da Foz.

- **IC 2 – Itinerário Complementar n.º 2 (EN 1 e A 19)**

Outro dos eixos longitudinais que atravessa o Concelho de Leiria é o IC 2, que liga Lisboa ao Porto. Esta via apresenta dois troços distintos:

- Do nó da Almuinha Grande (EN 109) até ao limite do Concelho (Pombal) a EN 1 encontra-se a fazer as funções do IC 2;
- Do nó da Almuinha Grande (EN 109) até ao limite do Concelho (Batalha) o IC 2, já como A 19, apresenta um troço coincidente com a EN 1 (Nó de Gândara ao Nó de Azóia) e um troço distinto até ao limite do Concelho.

- **IC 36 – Itinerário Complementar n.º 36 (A 8)**

Esta via efetua a ligação, pelo sul da cidade de Leiria, entre a A 8 e a A 1. Dado este importante papel de ligação entre as duas vias estruturantes com maior capacidade do concelho, a sua construção representou uma mais-valia assinalável para o concelho, a via permite ainda libertar algum tráfego do IC 2, troço bastante problemático.

- **IC 9 – Itinerário Complementar n.º 9**

Embora apenas atravesse as freguesias de Chainça e Santa Catarina da Serra no concelho de Leiria, esta via desempenha um papel fulcral como eixo de ligação transversal a partir do IC 2, entre os concelhos de Batalha, Ourém e Leiria. Deste modo esta via tenderá a retirar tráfego à EN 113, permitindo ter um posicionamento funcional mais adequado às suas características.

- Âmbito sub-regional

O Concelho de Leiria é atravessado pela:

- **Estrada Nacional 113 (EN 113) Leiria - Tomar**

Esta estrada da rede nacional liga o concelho de Leiria ao concelho de Tomar.



Relativamente às estradas Regionais (ER), o Concelho de Leiria é atravessado pelas seguintes ER's:

- **Estrada Regional 349 (ER 349)**

Esta via, tem início na EN 109 e desenvolve-se para Sul em direção à Praia de Vieira de Leiria, no Concelho da Marinha Grande.

- **Estrada Regional 350 (ER 350)**

Esta via, desempenha um importante papel de interligação entre os concelhos de Leiria, Ourém e Pombal, servindo as freguesias de Memória e Caranguejeira. Garante a ligação a outras vias fundamentais, tal como a EN 350, que liga as freguesias de Caranguejeira, Santa Eufémia e Leiria, e a EN 113 que liga as freguesias de Caranguejeira e Santa Catarina da Serra.

- **Estrada Regional 357 (ER 357)**

Esta via, tem início na EN 113 e desenvolve-se para Norte/Nordeste da Caranguejeira em direção á freguesia da Memória ligando à ER 350.

Da rede de estradas sob jurisdição da Estradas de Portugal, mas que se encontram desclassificadas, destacamos os seguintes eixos de relevância para as acessibilidades intra e intermunicipais:

- **Estrada Nacional 1 Vila Franca de Xira - Porto**

Este eixo viário liga a região de Lisboa ao Porto, partindo de Vila Franca de Xira, no sentido longitudinal (Sul-Norte). Parte da via continua a assegurar o IC 2, do nó da Almuinha Grande para norte. O troço que se desenvolve para sul do nó da Almuinha Grande encontra-se desclassificado, por ter sido substituído pela A 19. Como esta via é portajada, o troço da EN1 continua a assumir-se como um dos mais importantes eixos de ligação intermunicipal/sub-regional.

- **Estrada Nacional 109 (EN 109) Leiria - Porto**

A EN 109 é uma estrada desclassificada, que liga Leiria ao Porto.



- **Estrada Nacional 242 (EN 242) Leiria - Marinha Grande**

Trata-se de uma via que tem início no IC 2, seguindo para oeste em direção ao concelho da Marinha Grande. Trata-se da principal ligação entre os dois concelhos.

Sistema Ferroviário

Constituindo a rede de comunicação terrestre, conjuntamente com o sistema rodoviário, não pode deixar-se de relevar a importância do Sistema Ferroviário na acessibilidade aos principais centros urbanos regionais, nacionais e internacionais, bem como, um fator de desenvolvimento de Leiria e da sub-região.

O município de Leiria é servido por um troço da atual Linha do Oeste da rede ferroviária nacional desempenhando funções, essencialmente, interurbanas e regionais, quer em termos de transportes de mercadorias, quer em termos de passageiros. Esta linha garante a ligação ferroviária de Leiria ao restante território da Alta Estremadura, onde existem mais 5 estações (S. Martinho do Porto, Valado/Nazaré/Alcobaça, Martingança, Marinha Grande e Louriçal) e 6 apeadeiros (Famalicão da Nazaré, Cela, Fanhais, Pataias, Guia e Carriço).

Rede Ferroviária de Alta Velocidade

Embora o projeto se encontre suspenso é de importância mesmo assim fazer referência devido ao papel que poderá vir ainda a ter para o País caso seja retomado, mas também para a região onde se insere o concelho de Leiria.

Assim, relativamente à alta velocidade, a rede proposta contempla duas ligações prioritárias que se prevê vir a entrar em funcionamento dentro do horizonte temporal do PROT - Centro :

- Ligação Lisboa-Porto, exclusivamente dedicada ao tráfego de passageiros e com paragens intermédias na Ota (caso o Novo Aeroporto de Lisboa se venha a implantar nesta localização) e nas cidades – todas na Região Centro - de **Leiria, Coimbra e Aveiro** (mais concretamente em Albergaria-a-Velha);
- Ligação Lisboa-Madrid, para tráfego misto (i.e. passageiros e mercadorias) e com paragem intermédia em Évora.



Transporte Marítimo

O Porto Comercial da Figueira, com boa acessibilidade a partir da A 17, é uma interface de transporte que assume um papel importante no desenvolvimento socioeconómico da sub-região em que se insere o concelho de Leiria.

Transporte Aéreo

Em termos de infraestruturas para transportes aéreos, o concelho de Leiria possui atualmente dois aeródromos: Aeródromo da Base Aérea n.º 5 de Monte Real e Aeródromo de Marrazes.

Salienta-se que estes temas atrás referidos nomeadamente em relação ao Sistema Ferroviário, Rede de Alta Velocidade, Transporte Marítimo e Transporte Aéreo será alvo de um maior desenvolvimento mais à frente no ponto 4 do Volume II – Rede Viária, Mobilidade e Transportes.



3. EQUIPAMENTOS ESTRUTURANTES REGIONAIS

Em termos de equipamentos estruturantes sub-regionais e regionais dispõe-se dos seguintes:

- **Estádio Municipal de Leiria - Dr. Magalhães Pessoa**

O Estádio Municipal de Leiria- Dr. Magalhães Pessoa foi objeto de obras de remodelação e ampliação realizadas com vista a nele se realizarem jogos do UEFA Euro 2004.

O Estádio original tinha sido construído na década de 60 por iniciativa do então Presidente da Câmara Municipal de Leiria, o Dr. Manuel Magalhães Pessoa. Foi o primeiro passo para a constituição, nesta zona da Cidade, de um Parque Desportivo.

A intervenção inaugurada em 2003 recuperou um espaço com o qual, ao longo de várias décadas, os leirienses desenvolveram uma identificação afetiva, por ter sido o palco da dinâmica desportiva de toda uma região. A tradição não pôs, no entanto, em causa a inovação, na medida em que o Estádio Municipal é uma infraestrutura de características até aqui inexistentes, embora desde há muito ambicionadas pelos responsáveis municipais e, sobretudo, pela população. As soluções técnicas e estéticas adotadas concretizam o arrojo das intenções subjacentes à intervenção.

Aproveitando-se, de uma forma racional, o que já existia, um Estádio localizado praticamente no centro da Cidade, conhecido e valorizado pelos Leirienses, criou-se uma infraestrutura dotada de condições de excelência não só para o desporto, mas também para o lazer e os serviços.

- **Hospital de Santo André - Leiria**

O Hospital de Santo André, EPE é uma unidade hospitalar que entrou em funcionamento em 1995, de âmbito regional, abrangendo uma população da ordem dos 350 000 habitantes, pertencentes aos concelhos da Batalha, Leiria, Marinha Grande, Porto de Mós e parte dos concelhos de Alcobaça, Nazaré, Ourém e Pombal.

Enquanto unidade hospitalar de referência do distrito de Leiria, o Hospital de Santo André desenvolve a sua atividade assistencial em Internamento, Urgência, Consulta Externa, Hospital de Dia e Cirurgia Ambulatória.



O Internamento dispõe de 440 camas ativas, às quais se acrescentam 50 existentes numa Unidade de Internamento de Doentes de Evolução Prolongada (UIDEP), fora das instalações do hospital (Andrinos). A Urgência dispõe de três setores autónomos: Urgência Geral, Urgência Ginecológica/Obstétrica e Urgência Pediátrica.

No âmbito da prestação de cuidados de saúde à população da área de influência, o Hospital articula-se, por intermédio de um sistema de referênciação, com os Centros de Saúde existentes nessa área geográfica e com os demais hospitais do Serviço Nacional de Saúde do Distrito e Centrais de Coimbra: uma relação desenvolvida numa ótica de racionalização, complementaridade e hierarquização do sistema de cuidados.

Da mesma forma apoia e colabora, muitas vezes mediante a celebração de protocolos específicos, com as restantes unidades privadas ou de natureza social integradas no Sistema Nacional de Saúde, através da aquisição ou prestação de serviços, ou com outras instituições cujas atividades se interligam com a missão do hospital, como sejam as entidades com responsabilidade de ensino, formação ou investigação.

- **Instituto Politécnico de Leiria (IPL)**

O Instituto Politécnico de Leiria (IPL), presente nas cidades de Leiria (Campus 1, 2 e 5), Caldas da Rainha (Campus 3) e Peniche (Campus 4), assume como sua missão difundir o conhecimento, criar, transmitir e disseminar a cultura, a ciência, a tecnologia e as artes, a investigação orientada e o desenvolvimento experimental.

O IPL é uma organização de âmbito nacional, e parceiro empenhado nas dinâmicas de desenvolvimento da região de Leiria e Oeste, em que está inserido. De acordo com dados do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, os seus cursos apresentam uma elevada taxa de empregabilidade (95,7% para o conjunto de todos os graus académicos). Integram a comunidade académica do IPL 11.500 estudantes, 885 docentes e 314 funcionários técnicos e administrativos repartidos por cinco Escolas Superiores (Escola Superior de Educação e Ciências Sociais, Escola Superior de Tecnologia e Gestão, Escola Superior de Artes e Design, Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar e Escola Superior de Saúde), um Instituto de Investigação, Desenvolvimento e Estudos Avançados, uma Unidade de Ensino a Distância, um Centro de Formação para Cursos de Especialização Tecnológica e um Centro de Formação de Ativos.



No total, o IPL ministra 62 cursos de licenciatura (em regime de diurno, pós-laboral e de ensino a distância), 40 cursos de mestrado e 18 cursos de pós-graduação, caracterizando-se a sua oferta formativa por uma abrangente multidisciplinaridade, com cursos em diversas áreas do conhecimento: Artes e Design; Ciências Empresariais e Jurídicas; Educação e Comunicação; Engenharia e Tecnologia; Saúde; e Turismo. O IPL foi a primeira instituição de ensino superior do país (não especializada) a ser autorizada a lecionar licenciaturas em regime de ensino a distância, oferecendo quatro cursos de licenciatura neste regime.

Num esforço de proporcionar sempre as melhores condições de ensino e aprendizagem aos seus estudantes, o IPL tendo vindo a investir em instalações modernas e bem equipadas e a disponibilizar serviços de suporte de excelente qualidade ao nível do apoio social de base (bolsas de estudo, cantinas, restaurantes, residências, serviços médicos, parque de campismo e lazer), do apoio psicológico e psicopedagógico e ainda no que respeita ao acesso a amplos recursos documentais e bibliográficos (bibliotecas, B-on - Biblioteca Científica Digital).

Quanto às atividades de I&D desenvolvidas, encontram-se distribuídas por 12 unidades de investigação e duas delegações no domínio das Artes, Educação, Ciências Sociais, Motricidade, Mecânica, Informática, Telecomunicações, Economia, Gestão, Turismo, Saúde e Recursos Marinhos. Destaca-se o Centro para o Desenvolvimento Rápido e Sustentado do Produto que reputadamente tem desenvolvido investigação nas áreas da Engenharia Mecânica e de Tecidos, e que foi distinguido recentemente com 'Excelente' pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT).

- **Instituto Superior de línguas e administração de Leiria (ISLA)**

Fundada em 1962, trata-se da mais antiga instituição privada de Ensino Superior em Portugal, sendo uma escola pioneira em áreas como a Gestão de Empresas, Recursos Humanos, Turismo, Informática, Línguas e atualmente em Segurança e Higiene do Trabalho. Dispõem de uma oferta formativa integrada, disponibilizando aos alunos a garantia de continuidade da sua formação ao longo da vida.

O ISLA procedeu à alteração da sua matriz institucional adequando-a aos critérios do novo Regime Jurídico das Instituições de Ensino Superior – RJIES, consubstanciada depois na implementação dos Estatutos aprovados. Esta alteração confere ao ISLA a presença num sistema como instituição de ensino superior em conformidade com os mais elevados padrões de ensino, investigação, gestão e recursos materiais e humanos.



O ISLA passa a organizar programas de 1º ciclo (Licenciaturas) e de 2º ciclo (Mestrados), estes últimos nas diversas áreas de especialização do ISLA. A vitalidade do ISLA manifesta-se ainda na sua atividade de investigação e na organização de pós-graduações, formação especializada e Cursos de Especialização Tecnológica.

- **EXPOSALÃO – Centro de Exposições (Batalha)**

Embora implantado no vizinho Concelho de Batalha, a proximidade desta macro estrutura poderá constituir uma grande oportunidade de desenvolvimento para o Concelho de Leiria. Concentrando uma série de equipamentos e serviços de apoio à atividade empresarial e ao turismo, assume-se como fator de grande competitividade nacional e internacional, do qual Leiria poderá tirar vantagens.

A EXPOSALÃO é hoje o maior centro de exposições ibérico privado, dinamizando cerca de 20 certames anualmente. Alguns são, atualmente, autênticas marcas-referência para os setores de atividades que promovem.

O espaço está ainda vocacionado para acolher eventos como congressos, apresentações empresariais e de produto, desfiles ou festas de cariz institucional. Implantada numa área total de 120.000m², a EXPOSALÃO inclui uma área de exposição coberta de 22.000m², distribuída por três pavilhões, uma zona de multiusos e um auditório que pode ser dividida de acordo com as necessidades dos expositores e dos eventos, e um parque de estacionamento para cerca de 1.000 viaturas. Destacam-se ainda diversas áreas de apoio: restaurante, bares, um hall multiuso e um moderno auditório preparado para receber diversos tipos de eventos e apresentações.

A nova imagem, associada à recente renovação da fachada e das infraestruturas de serviço da EXPOSALÃO, são reflexo do novo posicionamento deste centro, agora mais comunicativo e competitivo para as empresas, mais atrativo e simpático para visitantes e convidados que aqui marcam presença.

- **Aeródromo da Base Aérea Nº5 de Monte Real**

A Base Aérea de Monte Real (BA5) situa-se a escassos quilómetros da povoação de Monte Real, conhecida pela excelência das suas termas, em pleno coração do Pinhal de Leiria.

Esta Unidade, erigida no local em que funcionou outrora o Aero Club de Leiria, foi oficialmente inaugurada a 4 de outubro de 1959 tendo-lhe sido atribuídas duas Esquadras, a Esquadra 51 "Falcões" e a Esquadra 52 "Galos" com um total de 50 aviões de combate F-86.



Uma questão de natureza complementar mas naturalmente diferente está relacionada com a possibilidade de virem a ser criadas condições infraestruturais e de serviço para o desenvolvimento da aviação comercial na Região Centro. Muito embora não se disponha de estudos relativos à procura potencial deste mercado, verifica-se um razoável consenso entre os atores da Região Centro em torno da possibilidade de virem a ser criados um ou dois aeroportos regionais especificamente orientados para o segmento low cost (um no litoral e outro no interior) sendo que não esta posta de parte a abertura do aeródromo de Monte Real à aviação Civil.

- **Santuário De Fátima**

Este equipamento localiza-se na Cova da Iria, freguesia de Fátima, concelho de Ourém, dista aproximadamente 25 km do concelho de Leiria, e é um dos mais importantes Santuários Marianos do Mundo.

A importância de Fátima como um pólo religioso com renome internacional e a crescente procura de que o Santuário tem sido alvo, justifica um estudo, tanto a nível do concelho de Ourém, como dos concelhos contíguos, de rotas adequadas aos peregrinos a pé, à semelhança de Santiago de Compostela por exemplo, podendo ainda relacionar-se com a abertura do aeródromo de Monte Real à aviação civil, abrindo-se assim mais uma porta de mobilidade, atraindo assim mais visitantes para esta região, de tudo o Mundo.



VOLUME II.
REDE VIÁRIA, MOBILIDADE E TRANSPORTES



INTRODUÇÃO

A análise das questões relacionadas com a rede viária e transportes são fundamentais para o planeamento e ordenamento territorial, pois delas, depende o nível das acessibilidades de qualquer município, região ou país, e, por consequência, o respetivo desenvolvimento sócio-económico-cultural.

Esta importância, assume hoje um papel tão relevante, que ainda se discute, se é o planeamento dos transportes que deve condicionar o ordenamento do território ou o ordenamento do território que deve condicionar o planeamento dos transportes. É nesta difícil e complexa tarefa, acrescida da multidisciplinaridade que lhe está associada, que o planeamento, enquanto instrumento de ordenamento do território, tem de ser capaz de integrar e articular com todas as restantes áreas que desenham os territórios de hoje.

De resto, os territórios surgem na época contemporânea, não como territórios estáticos mas como territórios dinâmicos, ou seja como territórios de mobilidade. Por outras palavras, sobre os territórios atravessam, efetivamente, fluxos de pessoas, bens e informação.

Daí que, em qualquer estratégia a definir, será necessário verificar a sua capacidade de mobilidade, ou seja, analisar a distribuição e densidade da rede viária e dos transportes, assim como as suas potencialidades e debilidades, de forma a possibilitar a criação de medidas capazes de melhorar as acessibilidades, num contexto de desenvolvimento sustentável a diferentes escalas territoriais.

É neste contexto, de caracterização da rede viária e dos transportes, que se desenvolverá este trabalho, evidentemente, à escala do Concelho de Leiria, com o objetivo de integrar o Plano Diretor Municipal e de, posteriormente, aquando da proposta de ordenamento, introduzir as necessárias e pontuais medidas para a devida correção dos problemas que se propõem encontrar.

Assim, esta análise incidirá essencialmente sobre a caracterização da rede viária e apenas fará uma breve apresentação dos transportes existentes. A caracterização da rede viária apresenta a seguinte metodologia:

- Enquadramento da Rede Municipal no espaço Regional;
- Identificação da Rede Viária Municipal e sua distribuição;



- Registo das vias de hierarquia superior existentes, isto é, dos principais eixos de atravessamento do Concelho, análise do seu percurso e das suas funções – em particular, das suas ligações às vias municipais principais;
- Esquematização das necessidades inventariadas relativamente às acessibilidades do concelho, quais os acessos a retificar, criar e a conservar.
- Avaliação dos Pontos de Conflito e Índices de Sinistralidade, situação dos pontos negros do Concelho;

Em Termos de Mobilidade e Transportes:

- Avaliação dos Padrões de Mobilidade e dinâmicas existentes e das suas tendências, bem como dos problemas e reptos que se colocam relativamente às acessibilidades e à mobilidade.
- As práticas que afetam o Concelho de Leiria.
- A oferta existente no Concelho de Leiria em matéria de Transportes Públicos existentes e novas formas de mobilidade, bem como orientações para a melhoria da mobilidade concelhia.



4. REDE VIÁRIA

As infraestruturas de suporte à circulação de pessoas, bens e serviços, são um fator determinante no desenvolvimento social, económico e cultural das populações das áreas territoriais que servem. A sua existência, ou inexistência, traçado, condições de serviço, estado de conservação e manutenção, em qualidade e eficiência, proporcionam, condicionam ou limitam, a “liberdade” de circulação, o acesso a bens e serviços, sobretudo a bens e serviços sofisticados, de nível superior e considerável grau de complexidade. Com efeito são as infraestruturas viárias que suportam a circulação dos diversos modos de transporte.

A definição concreta da estrutura viária, e capacidade das suas infraestruturas, tem, muito para além da função regularizadora dos fluxos existentes e previsíveis, forte influência nas interações espaciais, e constituem elementos preponderantes na estruturação do território, assumindo-se antes de tudo como um elemento fundamental de organização do espaço, estabelecendo o seu “esqueleto”.

Existem no âmbito da rede viária dois níveis distintos de intervenção municipal. Por um lado a construção, conservação, retificação da rede viária, por outro o ato de gestão da sua área marginal. Neste caso compete ao município promover os regulamentos que contemplem normas definidoras das características das vias – eixo, limite das plataformas, zona de estrada, etc. Assim a importância crescente que a questão da rede viária merece no contexto do desenvolvimento municipal e local impõe ao Plano Diretor Municipal a necessidade de proceder a estudos relativos à hierarquia e funcionamento da rede bem como às suas características e estado de conservação.

Neste sentido, e no âmbito do Plano, importa conhecer a rede viária de um dado território, nas suas relações e ligações nos seus vários níveis: seja ao nível macro do território nacional, seja a um nível intermédio, da região envolvente, e ao nível micro, concelhio e local; e compete considerar na área territorial que o Concelho ocupa, situações manifestamente desadequadas em termos de hierarquia prevendo a prazo a dotação de uma rede viária adequada aos modernos requisitos de circulação rodoviária.

A estratégia adotada no presente estudo da Rede Viária, no âmbito da revisão do PDM do Concelho de Leiria, passa pela:

- ↳ Integração no Plano Rodoviário Nacional (PRN) / quais as vias integradas no PRN que existem no Concelho e na sua envolvente.



- Hierarquia da Rede Viária do Concelho, nomeadamente:
 - Quais as necessidades em completar a(s) rede(s);
 - Quais as necessidades de criação de alternativas e eventuais congestionamentos detetados;
 - Qual o seu estado de conservação e principais necessidades de intervenção.

4.1. PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

Em Portugal, e até 1985, as grandes diretrizes da política rodoviária estavam definidas no Plano Rodoviário Nacional de 1945. Entretanto, com uma melhoria das condições económicas deu-se um rápido desenvolvimento do tráfego automóvel, tanto a nível de características, como em volumes de tráfego que, apesar das inúmeras alterações avulsas àquele diploma legal, o tornou obsoleto, sobretudo a partir dos anos setenta.

Assim, em 1985, foi aprovado um novo Plano Rodoviário Nacional (PRN ' 85), definido através do Decreto-Lei n.º 380 / 85 de 26 de setembro, que se transformou num instrumento estruturante da rede viária, nas duas últimas décadas, quer a nível nacional quer a nível concelhio. A Rede Nacional definida então integrava apenas duas categorias de estradas, que constituíam a Rede Nacional Fundamental (os Itinerários Principais), e a Rede Nacional Complementar (os Itinerários Complementares e as Estradas Nacionais), e procedia a uma 'desclassificação' de inúmeras vias cuja gestão se transpunha para as Autarquias Locais.

Mais recentemente, deu-se a atualização do PRN ' 85, consubstanciada no Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN ' 2000), publicado no Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de julho, e alterado pela Lei n.º 8/99 de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003 de 16 de agosto. A novidade pauta-se pela consideração de uma Rede Nacional de Autoestradas, transversal às restantes classificações, e das Estradas Regionais, um novo nível no âmbito das Outras Estradas da Rede Nacional Complementar.

O presente diploma tem como objetivos assumidos, potenciar o correto e articulado funcionamento do sistema de transportes rodoviários, o desenvolvimento de potencialidades regionais, a redução do custo global daqueles transportes, o aumento da segurança da circulação, a satisfação do tráfego internacional e a adequação da gestão da rede.



Com o intuito de corrigir muitas das assimetrias que ainda se verificam no desenvolvimento socioeconómico do País, situação que o Concelho de Leiria não está imune, o PRN2000 advoga ser necessário aumentar a densidade da rede viária nas zonas fronteiriças, promover o fecho de malhas viárias, assim como melhorar a acessibilidade de alguns Concelhos. Preconiza também a melhoria qualitativa da rede rodoviária, com especial relevo para a defesa ambiental em meio urbano, para os dispositivos de combate à sinistralidade nos mais diversos planos e para os instrumentos de informação necessários à boa gestão e utilização das infraestruturas em causa.

Todas estas intenções devem ser ponderadas e articuladas com os instrumentos de ordenamento do território, nomeadamente com o PDM, que deve assumir uma visão estratégica da rede viária concelhia através da concertação com a sua envolvente supra – municipal, de forma a se conseguir, localmente, melhorar as condições de circulação, comodidade e segurança do tráfego.

A rede viária no Concelho é constituída por vias que asseguram as ligações externas e internas e que de acordo com o Plano Rodoviário Nacional em vigor (PRN 2000), se encontram integradas na Rede Nacional Fundamental, na Rede Rodoviária Nacional Complementar, nomeadamente os Itinerários Complementares (ICs) e as Estradas Nacionais (ENs). O PRN integra ainda uma nova categoria de estradas as “Estradas Regionais”, as quais, de acordo com o artigo 12º do DL n.º 222/98, de 17 de Julho, asseguram as comunicações publicas rodoviárias do continente como interesse supramunicipal e complementar à RRN, no entanto não constituem qualquer rede.

4.2. ENQUADRAMENTO

A rede viária do Concelho de Leiria é suficiente para servir os principais povoamentos concelhios, não obstante a heterogeneidade de tipologias de povoamento verificadas, face às características topográficas deste território. De qualquer forma, as vias existentes, dotam este concelho de boas acessibilidades, o que constitui, de resto, uma potencialidade, com consequências imediatas na forma de comunicar, comercializar e distribuir.

O mapa apresentado na figura seguinte territorializa o conteúdo anterior, mostrando as vias principais existentes nesta Região Centro que permitem a sua acessibilidade e mobilidade, e espacializa territorialmente a sua geografia nas ligações predominantes que possui com a Figueira da Foz, Coimbra, Santarém e Lisboa.

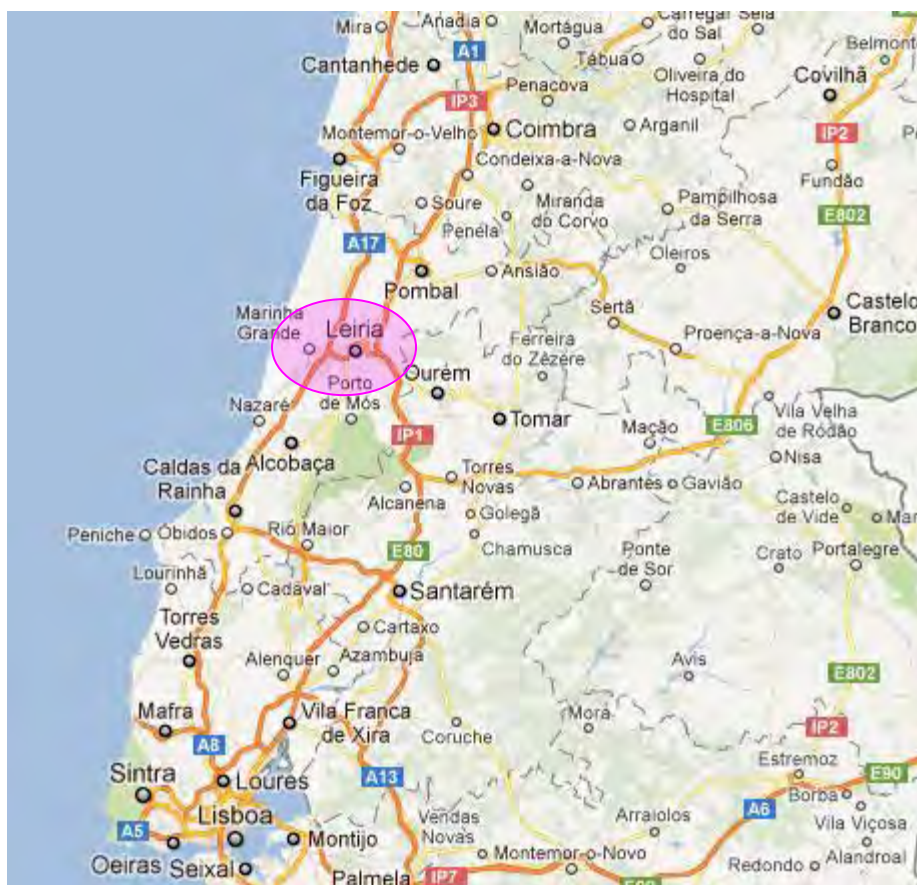


Figura 6. Rede Viária da Região Centro

Fonte: <http://maps.google.com>

A Figura 6 permite visualizar o enquadramento do concelho de Leiria a uma outra escala, tornando-se evidente a sua ligação com concelhos vizinhos, como já referido, no contexto do território adjacente ao distrito.

Nessa análise, é importante sublinhar, a notória localização central do Concelho, relativamente no espaço “distrito”, e a posição muito favorável no contexto regional e nacional. O concelho de Leiria tem uma localização que, para além de estar relativamente próxima de Coimbra e de certa forma de Lisboa, está numa posição favorável relativamente à Região Centro, pela existência da A 1, A 8, A 17, A 19 e IC 9, conferindo-lhe algumas potencialidades, em particular a relacionada com a ligação ao litoral, concretamente à Marinha grande e à Figueira da Foz, mas também como o interior de Portugal, assim como com o norte e o sul, de uma forma rápida e bastante acessível.

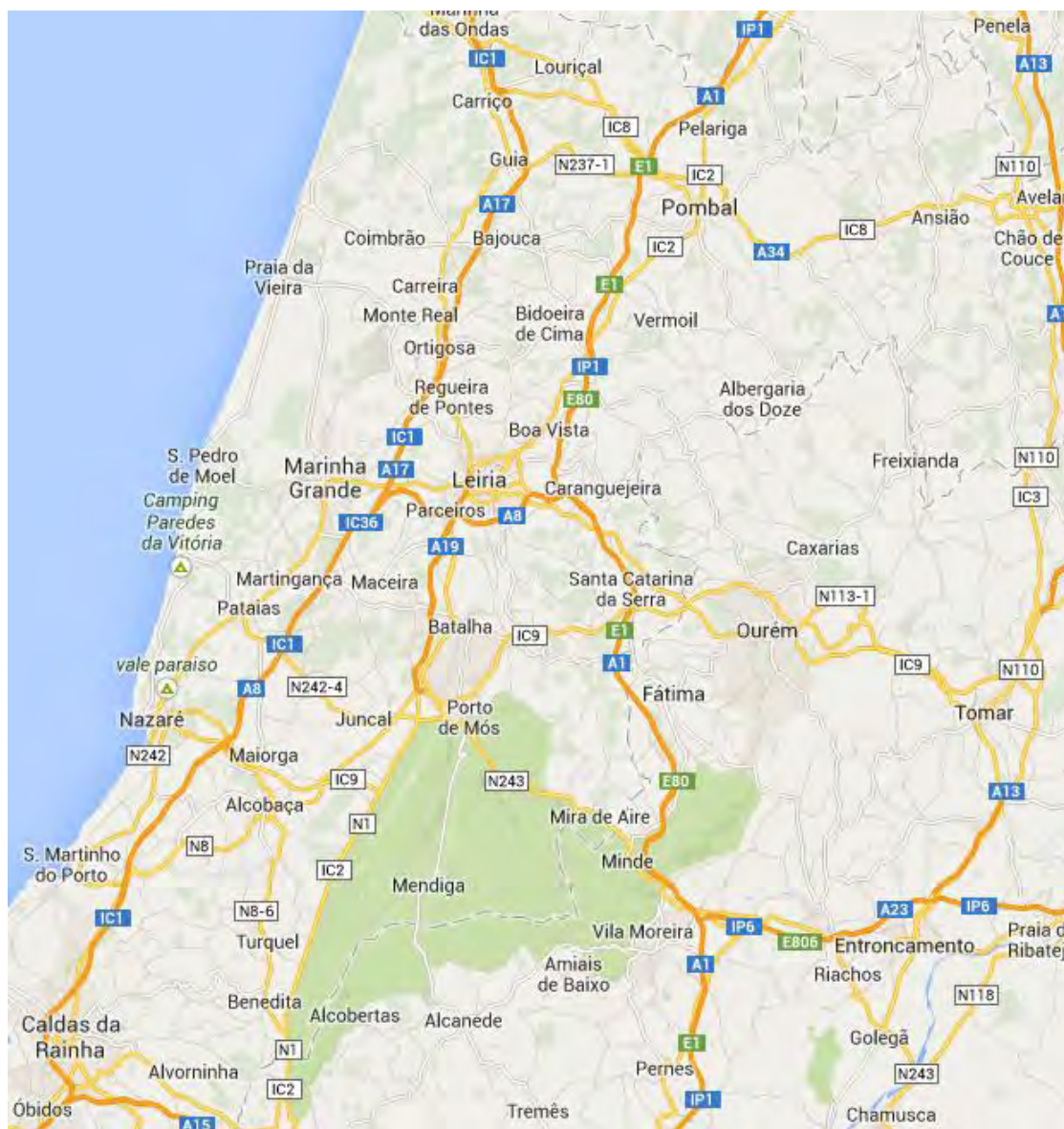


Figura 7. Rede Viária do Distrito de Leiria Região Centro

Fonte: <http://www.inir.pt/portal/RedeRodoviária/Concessionárias/MapaConcessões/tabid/181/language/pt-PT/Default.aspx>

O concelho é ainda servido pelo IC 2, e pelas EN 109, EN 113 e EN 242 que fazem a ligação aos concelhos vizinhos.



Figura 8. Representação do Concelho de Leiria e suas acessibilidades

Fonte: <http://viajar.clix.pt>

Pode verificar-se, através do quadro que a seguir se apresenta, que a distância de deslocação entre cada sede de freguesia e a sede concelhia atinge um máximo de 31Km os quais implicam um tempo de deslocação de 26 minutos, o que revela alguma proximidade e facilidade de acesso, sendo de referir que os dados se referem a deslocações efetuadas por automóvel.



Tabela 1. Distância e Tempo entre a sede concelhia e as freguesias

Sede Concelhia - Freguesia	Distância	Tempo
	Km	Min.
Amor	11	14
Arrabal	12	18
Azóia	5,5	11
Barosa	5,5	14
Barreira	7	14
Boa Vista	9,5	13
Caranguejeira	12	20
Carvide	21	26
Coimbrão	25	31
Colmeias	14	17
Cortes	6	11
Maceira	18	20
Marrazes	2,5	7
Milagres	9,5	16
Monte Real	18	22
Monte Redondo	20	24
Ortigosa	12	17
Parceiros	2,5	7
Pousos	3	7
Regueira das Pontes	7,5	12
Sta. Catarina da Serra	16	23
Sta. Eufémia	4	8
Souto da Carpalhosa	17	21
Bajouca	24	26
Bidoeira de Cima	17	22
Memória	20	30
Carreira	19	23
Chainça	16	25

Fonte: <http://www.viamichelin.com>

No que diz respeito à ligação com os concelhos limítrofes, ligações essas extremamente importantes no desenvolvimento local de Leiria, pelas afinidades e ligações de complementaridade que, ao longo da história se foram tecendo, a situação é bastante razoável.

Em suma, e do ponto de vista das acessibilidades, pode-se concluir que Leiria é um município bem dotado, o que o coloca ao nível de qualquer outro do centro do país uma vez que possui ligações rodoviárias externas privilegiadas.



4.3. CARACTERIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

A Rede Viária do Concelho é formada pelas seguintes vias:

1. As vias incluídas na Rede Rodoviária Nacional:
 - a. Rede Nacional Fundamental;
 - b. Rede Nacional Complementar;
 - i. Itinerários Complementares;
 - ii. Estradas Nacionais;
2. Estradas Regionais;
3. Estradas Desclassificadas;
4. As vias compreendidas na Rede Viária Municipal:
 - a. Estradas Municipais;
 - b. Caminhos Municipais;
 - c. Vias municipais não classificadas.

4.3.1. REDE RODOVIÁRIA NACIONAL

O Plano Rodoviário Nacional (Decreto-Lei n.º 222/98 com as alterações introduzidas pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho, pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98 e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de agosto) define a rede rodoviária nacional do continente, que desempenha funções de interesse nacional ou internacional.

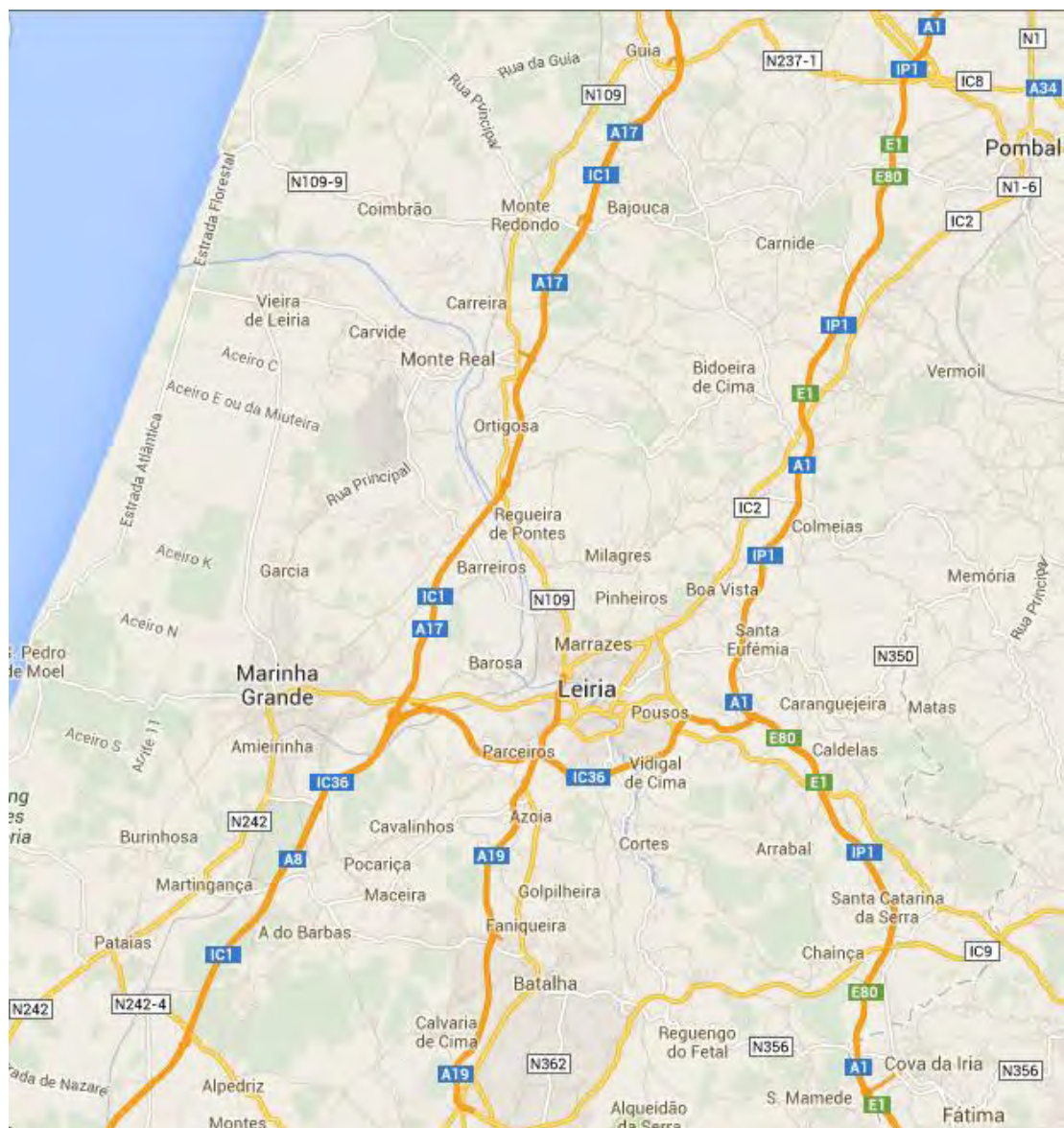


Figura 9. Excerto do PRN 2000 para a área do Município de Leiria

Fonte: <http://www.inir.pt/portal/RedeRodoviária/Concessionárias/MapaConcessões/tabid/181/language/pt-PT/Default.aspx>

4.3.1.1. Rede Nacional Fundamental

As estradas pertencentes à rede nacional fundamental, formada pelos itinerários principais (IP), constituem as vias de maior interesse nacional, servindo de apoio a toda a rede rodoviária nacional e asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.



No território do Município de Leiria existe o troço da seguinte via integrada na Rede Nacional Fundamental:

IP 1/A 1

O IP 1/A 1 é uma via que tem como funções garantir a mobilidade e deslocações de maior distância, devendo assegurar níveis de serviço e segurança adequados. É uma concessão do Estado à BRISA, tutelada pelo IMT, estando em exploração desde 1991.

Liga as duas maiores áreas metropolitanas do País, tratando-se de uma Via Coletora. Por conseguinte a acessibilidade local é preterida na sua totalidade face às necessidades de garantir uma mobilidade adequada.

No concelho de Leiria esta via dispõe de duas faixas de rodagem, tendo cada uma delas duas vias em cada sentido. O seu comprimento é de 49,75Km no concelho. A interligação com a restante rede viária no concelho é garantida através de um único nó, situado na freguesia de Pousos. O nó de acesso mais próximo a Norte situa-se em Pombal (cerca de 30Km) estando a Sul o nó de Fátima (cerca de 20 Km).

Pela experiência adquirida da utilização desta via pode referir-se que o nível de serviço deverá, em condições normais, situar-se em B (de acordo com a metodologia e conceitos do Highway Capacity Manual 2000). Existe assim alguma reserva de capacidade, embora a prazo se deva tornar inevitável, sendo necessário o aumento para 3 vias em cada sentido, de forma a aumentar o volume de tráfego escoado e mantendo os níveis de serviço atuais.



Figura 10. Troço do IP1 (A1) no Concelho de Leiria

Fonte: CML

4.3.1.2. Rede Nacional Complementar

A Rede Nacional Complementar é formada pelos Itinerários Complementares (IC) e pelas Estradas Nacionais (EN). Assegura a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital.

4.3.1.2.1. ITINERÁRIOS COMPLEMENTARES

Os Itinerários Complementares são as vias que, no contexto do Plano Rodoviário Nacional, estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

No território do Município de Leiria existem troços dos seguintes Itinerários Complementares:

IC 1 (A 17 e A 8)

No Concelho de Leiria a via desenvolve-se para Sul sob a designação de A 8, ligando a Lisboa, e dispõe de duas faixas de rodagem, tendo em grande parte do seu traçado três vias em cada sentido. Por conseguinte, esta via está apta a assegurar o escoamento de volumes de tráfego elevados



mantendo níveis de serviço aceitáveis. Já na sua continuidade para Norte, sob a designação de A 17, ligando a Marinha Grande a Aveiro passando pela Figueira da Foz. O IC 1/A 8 corresponde a uma concessão do Estado à Concessão Oeste (19,7 km, em exploração desde 1997), enquanto o IC 1/A 17 é uma concessão à Litoral Centro (124 km em exploração desde 2007), ambas tuteladas pelo IMT.



Figura 11. Troço do IC1 (A8) no Concelho de Leiria

Fonte: CML

Trata-se de uma alternativa bastante válida para deslocações com origem na região de Leiria e destino tanto para Norte como para Sul, sendo, por conseguinte, concorrente direta da A 1 com a vantagem de apresentar, em geral, um melhor nível de serviço.

A ligação entre o IC 1 e a A 1 efetua-se recorrendo ao IC 36, que se desenvolve no setor sul da zona urbana da cidade de Leiria. Este novo atravessamento tem a vantagem de se tornar alternativa mais favorável do ponto de vista de tempo de percurso, serviço da via e segurança.

IC 2 (EN 1 e A 19)

Esta via longitudinal que liga Lisboa ao Porto apresenta, no Concelho de Leiria, dois troços distintos:

- Do nó da Almuinha Grande (EN 109) até ao limite norte do Concelho (Pombal) o IC 2 é assegurado pela EN 1;



- Do nó da Almuinha Grande (EN 109) até ao limite sul do Concelho (Batalha) o IC 2, já como A 19, apresenta um troço coincidente com a EN 1 (Nó de Gândara ao Nó de Azóia) e um troço distinto até ao limite do Concelho. A A19 integra a subconcessão do Litoral Oeste sendo tutelada pela EP, SA, constituindo um lanço portajado, com exceção do troço entre o nó do IC 36 e o nó da EN 109.

O troço inicial tendo em conta o seu enquadramento no PRN 2000, deverá privilegiar a função de mobilidade relativamente à acessibilidade. Tem, por conseguinte, a incumbência de assegurar deslocações de média/longa distância, proporcionando níveis de serviço aceitáveis e também de possuir alguma reserva de capacidade que funcione como atração, dissuadindo deste modo o recurso a outras vias locais para deslocações espacialmente longas.

No entanto, devido a uma ocupação territorial do tipo linear e do conseqüente elevado número de acessos particulares a esta via, tem-se verificado nos últimos anos uma grande dificuldade em assegurar níveis de serviço e segurança adequados. Assim verifica-se que, em numerosos trechos, são frequentes as paragens e conseqüentes demoras por parte dos usuários da via. Existem igualmente situações de conflito, nomeadamente com viragens à esquerda, que têm vindo a ser debeladas com a criação de baías de stockagem ou mesmo anulando a viragem.



Figura 12. Exemplo de uma baía de stockagem no IC 2 Concelho de Leiria

Fonte: CML



Outras situações difíceis de gerir, do ponto de vista da engenharia de tráfego, são a compatibilização dos movimentos pedonais de atravessamento, necessários face à elevada ocupação marginal de serviços (zonas comerciais, restaurantes, oficinas etc.).

Esta situação é particularmente grave dado que, na maioria das situações, o traçado em planta e perfil, bem como o perfil transversal, convidam à prática de velocidades que são incompatíveis com atravessamentos pedonais de nível. Deve, porém referir-se que tem sido notório um esforço de compatibilização das diversas funções da via nos últimos anos, nomeadamente através de pinturas horizontais do pavimento, que asseguram uma canalização do tráfego mais restritiva.

No entanto estas medidas, acabam por, na maior parte das situações, reduzir ainda mais a já insuficiente capacidade da via. Deste modo, e como corolário desta análise, é de referir que esta via carece ainda de um elevado esforço técnico-financeiro, no sentido de dotá-la de condições adequadas de funcionalidade de acordo com o seu enquadramento no PRN 2000.

Sendo assim as viragens à esquerda e acessos diretos devem ser fortemente condicionados. Em termos de interligação com a restante rede viária estruturante deve referir-se que o acesso ao IP 1 se faz através de um nó desnivelado, sendo o troço de ligação (habitualmente designado de Circular Oriente de Leiria) constituído por duas faixas de rodagem com duas vias em cada sentido. Face aos níveis de tráfego atuais a ligação efetua-se de forma eficiente e segura.

O segundo troço corresponde ao lanço do IC 2 - Variante da Batalha, designado como A 19, que atravessa os concelhos de Porto de Mós, Batalha e Leiria, e tem uma extensão de aproximadamente 14 km e três nós de ligação à rede viária envolvente, designados por Nó de S. Jorge, Nó da Batalha e por Nó da Azóia.

Este lanço constitui-se uma alternativa ao troço da EN 1, oferecendo aos utentes melhores condições de circulação e eficiência nas acessibilidades. O fato de ser uma via portajada não lhe tem conferido o papel de variante à EN 1, continuando esta via a manter elevados níveis de tráfego, nomeadamente de veículos pesados.

Do ponto de vista da Cidade de Leiria, o IC 2 apresenta a dupla função de pertencer às Circulares Interna e Externa de Leiria:

- Entre o Nó de Parceiros e o Nó da Almuinha Grande integra a Circular Interna de Leiria;



- Entre o Nó do IC 36 e o Nó da Cova das Faias integra a Circular Externa de Leiria;

Esta dupla condição faz com que, nestes troços, haja uma utilização da via por trânsito regional e nacional, por trânsito interurbano (ligações entre e com aglomerados urbanos do Concelho de Leiria e concelhos vizinhos) e por trânsito urbano.

Este quadro faz com que o alargamento da via originado pela construção da A 19, que trouxe melhorias assinaláveis para o trânsito urbano, esbarre com o problema de capacidade originado pelo Nó da Almuinha Grande, local onde termina a A 19.

Como se verifica da imagem seguinte, o estrangulamento da via, causado pela necessidade de definir os canais das interceções com os ramos de saída e de entrada (faixas de aceleração e desaceleração), cria dificuldades para concretizar o nível de serviço pretendido para a via. Acresce que o troço a norte deste Nó até ao Nó da Cova das Faias apresenta um perfil de duas vias no sentido sul-norte e apenas uma via no sentido inverso.



Figura 13. Evolução dos perfis transversais do IC2 no Nó da Almuinha Grande

Fonte: <http://www.bing.com/maps/>



Esta situação faz com que seja de grande importância para a Cidade de Leiria a continuação do perfil da A 19 até ao Nó da Cova das Faias, o que permitiria concluir um anel exterior à cidade com perfil de autoestrada.

IC 9

O IC 9, recentemente construído, e que atualmente integra a subconcessão do Litoral Oeste regressará à esfera de atuação direta da EP em 2014.

Embora apenas atravesse as freguesias de Chainça e Santa Catarina da Serra no concelho de Leiria, esta via desempenha um papel fulcral como ligação transversal a partir do IC 2, entre os concelhos de Batalha, Ourém e Leiria. Deste modo esta via tenderá a retirar tráfego à EN 113, permitindo ter um posicionamento funcional mais adequado às suas características.

IC 36 (A 8)

Esta via, de carácter coletora, efetua a ligação, pelo sul da cidade de Leiria, entre o nó do IC 1 (nó A 8/A 17) e o nó de ligação IP 1/A 1, encontrando-se classificado como A 8 em toda a sua extensão, sendo que entre o nó do IC 1 e o nó de Pousos trata-se de uma via portajada. O IC 36 integra a subconcessão do Litoral Oeste. Dado este importante papel de ligação entre as duas vias estruturantes com maior capacidade do concelho, a sua construção representou uma mais-valia assinalável para o concelho. Acresce que o troço situado entre o Nó com a A 19 e o Nó com a COL (EN 113) faz parte da Circular Externa à Cidade de Leiria.

Uma das funções da via era a de libertar o troço urbano do IC 2, bastante problemático do ponto de vista de tráfego e de segurança rodoviária, para além de fomentar as transferências de tráfego, otimizando o desempenho das duas vias (IP 1 e IC 2). Paralelamente previa-se que a via viesse a participar fortemente no descongestionamento das vias que integram a circular interna da cidade.

No entanto, dado que a via é portajada, tal como o troço sul da A 19, atualmente não cumpre cabalmente a sua missão de troço da Circular Externa de Leiria, apresentando volumes de tráfego muito inferiores ao previsto em fase de projeto.

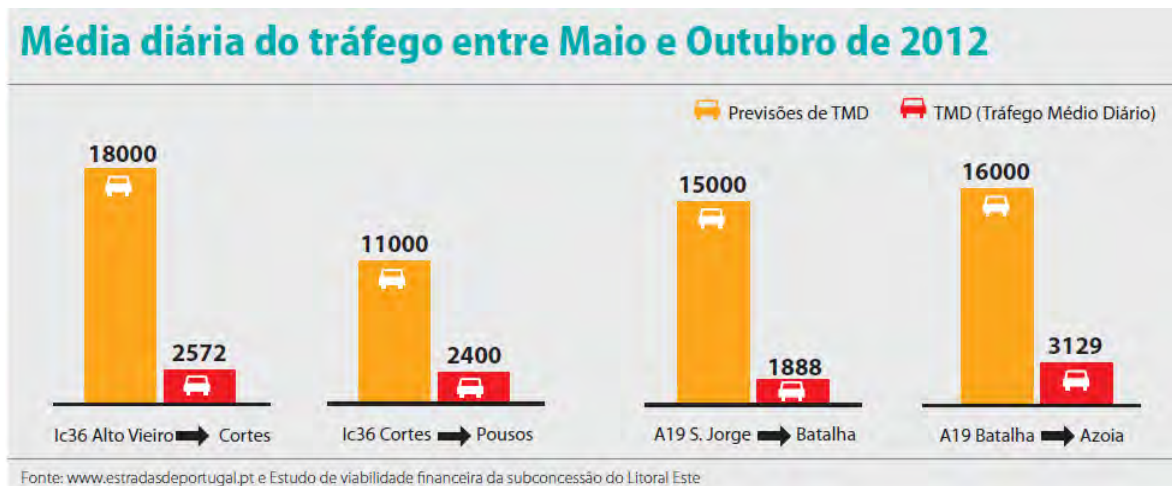


Figura 14. Média diária do tráfego entre maio e outubro de 2012

Fonte: Jornal de Leiria, 15 de novembro de 2012

A Câmara Municipal de Leiria sempre manifestou a opinião que devia ser feita a distinção clara entre tráfego local, que não deve ser sujeito ao pagamento de portagem, por se considerar que esse pagamento é uma condição dissuasora da utilização da via, do tráfego de ligação entre as duas autoestradas.

4.3.1.2.2. ESTRADAS NACIONAIS

Tal como os Itinerários Complementares, as Estradas Nacionais asseguram a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital. O que as distingue dos IC é que estes são as vias que, no contexto do plano rodoviário nacional, estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Para além disso, o PRN classifica alguns elementos viários como estradas nacionais para constituição de alternativas a autoestradas com portagem, dado que as autoestradas concessionadas não podem assegurar as deslocações de carácter local geradas ao longo dos respetivos corredores, devido ao espaçamento dos seus nós e ao tipo de gestão do tráfego.



No território do Município de Leiria existe o troço da seguinte via da que integra as Estradas Nacionais:

EN 113

Esta via desempenha um importante papel de interligação entre os concelhos de Leiria e Ourém assegurando também a ligação de uma parte significativa do concelho à rede estruturante nacional consubstanciada pelo IP 1 (A 1) e IC 2 (EN 1). É uma estrada classificada, integrante da concessão EP, SA entre o IC 2 e o IC 9.

O troço inicial é designado Circular Oriente de Leiria, assegurando a ligação, no setor leste da Zona Urbana de Leiria, entre o IC 36, o IC 2, o IP 1 e a Via de Penetração de Leiria. A via integra a Circular Externa à Cidade de Leiria. Integra a subconcessão do Litoral Oeste, regressando à esfera de atuação direta da EP, SA em 2014.

O restante traçado revela algumas dificuldades em termos de capacidade devido ao traçado sinuoso de alguns troços, ocupação marginal e ausência de vias de lentos.

Tem um papel estruturante para as freguesias de Leiria, Pousos, Arrabal e Santa Catarina da Serra.



Figura 15. Aspeto da EN 113 junto ao centro urbano de Pousos

Fonte: CML



Via de Penetração de Leiria

A Via de Penetração de Leiria liga o centro da cidade ao IP 1. Embora seja uma ligação rodoviária que não tem tradução no PRN, integra a subconcessão do Litoral Oeste, regressando à esfera de atuação direta da EP, SA em 2014.

4.3.1.2.3. REDE NACIONAL DE AUTOESTRADAS

De acordo com o PRN, “a rede nacional de autoestradas é formada pelos elementos da rede rodoviária nacional especificamente projetados e construídos para o tráfego motorizado, que não servem as propriedades limítrofes e que:

- a) Exceto em pontos especiais ou que temporariamente disponham de faixas de rodagem distintas para os dois sentidos de tráfego, as quais serão separadas uma da outra por uma zona central não destinada ao tráfego ou, excecionalmente, por outros dispositivos;
- b) Não tenham cruzamentos de nível com qualquer outra estrada, via férrea ou via de elétricos ou caminho de pé posto; e
- c) Estejam especialmente sinalizados como autoestrada.”

No PRN as estradas com características de autoestrada assumem um estatuto de rede própria (Rede Nacional de Autoestradas), sobreposta às Redes Fundamental e Complementar. Cada uma das Autoestradas tem uma numeração própria, independente da numeração dos troços de IP ou IC, aos quais se sobrepõe.

A sobreposição dos vários tipos de estradas da rede rodoviária nacional (Autoestradas, IP's, IC's, EN's), cada uma com uma numeração própria, torna o sistema de identificação e sinalização das estradas portuguesas muito complexo, e de difícil compreensão para o utilizador.

Esta situação é agravada ainda, pelo facto de apesar de os dois sistemas de classificação serem paralelos (e portanto independentes mas inter-relacionáveis), ser normal aparecer apenas um deles.



No caso do Concelho de Leiria, o seu território é atravessado pelas seguintes autoestradas:

- A 1, que integra o IP 1;
- A 8, que integra o IC 1 e o IC 36;
- A 17, que integra o IC 1;
- A 19, que integra o IC 2

DESIGNAÇÃO E DEMARCAÇÃO DE AUTOESTRADAS				
Ae	IP/IC	Laço	Exploração	Extensão (km)
A 1	IP 1	Sacavém (IC 17) - Carvalhos (IC 2)	Brisa	291
	IC 2	Carvalhos (IP 1) - Nó de St.º Ovídio (Av. República)	Brisa	4
	IC 2	Nó de St.º Ovídio (Av. República) - Coimbrões (IC 1)	EP	2
	IC 1	Nó de Coimbrões (IC 2) - Ponte da Arrábida (Norte)	EP	4
A 8	IC 1	Olival de Basto (IC 17) – Marinha Grande (IC 36)	Autoestradas do Atlântico	123
	IC36	Marinha Grande (IC 1) – Leiria (IC 2)	Autoestradas do Atlântico	11
	IC36	Leiria (IC 2) – Leiria (IP 1)	Subconcessão do Litoral Oeste	7
A 17	IC 1	Marinha Grande (IC 36) - Mira (IC 12)	Concessão Litoral Centro	93
	IC 1	Mira (IC 12) - Aveiro (IP 5)	Lusoscut	24
A 19	IC 2	Leiria Sul (IC 36) – Leiria Norte (COL)	Subconcessão do Litoral Oeste	5

4.3.1.3. Estradas Regionais

As comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional são asseguradas por Estradas Regionais, que no caso do Município de Leiria se encontram na jurisdição da EP, SA.. De acordo com o PRN, estas asseguram uma ou várias das seguintes funções:

- Desenvolvimento e serventia das zonas fronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico;
- Ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais;
- Continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação e segurança.

No caso do Concelho de Leiria, o seu território é atravessado pelas seguintes Estradas Regionais:



ER 349

Esta via tem início na EN 109 e desenvolve-se em direção à Praia de Vieira de Leiria, no Concelho da Marinha Grande. A elevada ocupação marginal à via implica que tenha de se optar por uma situação de compromisso de forma a assegurar a compatibilização das funções de distribuição principal com as acessibilidades locais. A velocidade de circulação é, por conseguinte, mais reduzida do que seria expectável. As freguesias de Souto da Carpalhosa, Carreira, Monte Real, e Carvide são atravessadas por esta via.



Figura 16. Aspeto da ER 349 junto ao centro urbano de Monte Real

Fonte: CML

No caso de Monte Real, a ER349 desenvolve-se ao longo da Variante Sul de Monte Real, a qual representa uma mais valia para o concelho permitindo libertar algum tráfego do centro urbano de Monte Real.



ER 350

Esta via, desempenha um importante papel de interligação entre os concelhos de Leiria, Ourém e Pombal, servindo as freguesias de Memória e Caranguejeira. Garante a ligação a outras vias fundamentais, tal como a EN 350, que liga as freguesias de Caranguejeira, Santa Eufémia e Leiria, e a EN 113 que liga as freguesias de Caranguejeira e Santa Catarina da Serra.

Revela-se suficiente em termos de capacidade, verificando-se apenas alguns problemas junto ao centro urbano da Caranguejeira onde a compatibilização com a vivência urbana pode ser melhorada.



Figura 17. Aspeto da ER 350 junto ao corte para Barreiro

Fonte: CML

ER 357

Esta via tem início na EN 113 e desenvolve-se para Norte/Nordeste da Caranguejeira em direção à freguesia da Memória ligando à EN 350.



4.3.1.4. Estradas Desclassificadas sob jurisdição da EP

As estradas nacionais não incluídas no PRN integram as redes municipais, mediante protocolos a celebrar entre a EP e as câmaras municipais e após intervenções de conservação que as reponham em bom estado de utilização ou, em alternativa, mediante acordo equitativo com a respetiva autarquia.

Até à receção pelas respetivas autarquias, estas ficarão sob tutela da EP, que, entretanto, lhes assegura padrões mínimos de conservação.

As seguintes vias que servem o Concelho de Leiria são estradas que se encontram desclassificadas e que não foram ainda integradas no património municipal, estando ainda sob a jurisdição da EP:

EN 1

Com a construção da A 19, o troço de via pertencente à EN 1 que lhe é paralela deixou de exercer funções de IC. O troço em causa desenvolve-se do Nó de Azóia até ao limite sul do Concelho (Batalha).

Tal como o descrito anteriormente para o IC 2, devido a uma ocupação territorial do tipo linear e do conseqüente elevado número de acessos particulares a esta via, verifica-se que, em numerosos trechos, são frequentes as paragens e conseqüentes demoras por parte dos usuários da via. Existem igualmente situações de conflito, nomeadamente com viragens à esquerda, que têm vindo a ser debeladas com a criação de baías de stockagem ou mesmo anulando a viragem.

Outras situações difíceis de gerir, do ponto de vista da engenharia de tráfego, são a compatibilização dos movimentos pedonais de atravessamento, necessários face à elevada ocupação marginal de serviços (zonas comerciais, restaurantes, oficinas etc.).



EN 109

Trata-se de uma via com desenvolvimento longitudinal. Tem início no IC 2 junto à cidade de Leiria seguindo para Norte em direção aos concelhos de Pombal e Figueira da Foz. A nível concelhio desempenha um papel importante de ligação entre as freguesias de Marrazes, Regueira de Pontes, Ortigosa, Souto da Carpalhosa, Carreira e Monte Redondo.

Com o prolongamento do IC 1 (A 17) é esperado o aliviar de algum do tráfego de média/longa distância, esta via podendo assumir um ordenamento geométrico mais local facilitando, deste modo, a sua gestão.



Figura 18. Elevada ocupação marginal na EN 109 junto ao centro urbano de Monte Redondo

Fonte: CML

EN 109-9

Trata-se de uma via desclassificada com início na EN 109, junto a Monte Real, e que assegura a ligação à Praia de Pedrógão.

Em termos de funcionamento é de realçar que na passagem de Coimbrão, dado o traçado sinuoso, largura do perfil transversal e compatibilização das funções de acessibilidade, se regista uma forte



diminuição da capacidade da via. Esta redução é particularmente notória durante os meses de verão, dado o aumento de tráfego originado pela Praia de Pedrógão.

Esta via assume-se, igualmente, como sendo a via estruturante das freguesias de Monte Redondo e Coimbrão.



Figura 19. Aspeto da EN 109-9 junto à saída de Monte Redondo

Fonte: CML

EN 109-9 Ramal de Monte Redondo

Trata-se de uma via que promove a ligação entre a EN 109-9 e a antiga Estação de Monte Redondo, integrada na Rede Ferroviária – Linha do Oeste. A via tem cerca de 500 metros de extensão.

EN 113 (Leiria\COL)

Troço desclassificado da EN 113 na zona urbana de Leiria, mais propriamente na freguesia de Pousos, entre Leiria (km 0+000) e Pousos, na proximidade da COL.



EN 242 Variante da Barosa

Trata-se de uma via que tem início no IC 2 seguindo para oeste em direção ao concelho da Marinha Grande. Trata-se da principal ligação entre os dois concelhos.



Figura 20. Aspeto da EN 242

Fonte: CML

Em termos de funcionamento é de realçar que, dado o traçado pouco sinuoso, largura do perfil transversal e compatibilização das funções de acessibilidade, a capacidade da via está, presentemente em níveis aceitáveis.

EN 242 (troço antigo)

Trata-se da antiga EN 242 que se estende entre nó do Barruivo e a Variante da Barosa, perto do limite do concelho. Possui evidentes limitações de capacidade em função do seu perfil e pela carga urbana que o seu traçado comporta, nomeadamente nos aglomerados de Moinhos da Barosa, Sobreiro e Carreira D'Água.



EN 349

Trata-se do troço antigo da EN 349 que atravessa o aglomerado de Monte Real constituindo uma das principais artérias urbanas da localidade. A sua vocação é claramente urbana apresentando uma densificação de edificado e de usos que a caracterizam como uma via de utilização local o que acarreta também questões a nível do estacionamento.

A via passou a ser desclassificada quando entrou em funcionamento a Variante Sul de Monte Real, integrada na ER 349.



Figura 21. Aspeto da EN 349 junto ao centro urbano de Monte Real

Fonte: CML

EN 349-1

Esta via tem início na ER 349 na freguesia de Monte Real e desenvolve-se para Sul em direção às freguesias de Amor e Marrazes.

EN 349-2

Trata-se de uma via que promove a ligação entre a EE 349 e a antiga Estação de Monte Real, integrada na Rede Ferroviária – Linha do Oeste. A via tem cerca de 330 metros de extensão.



EN 350 (Leiria/ER 350)

Trata-se de uma via desclassificada que tem início na Rua Paulo VI (antigo troço da EN 113) confinando com a ER 350. Esta via, desempenha um importante papel de interligação entre as freguesias de Leiria, Santa Eufémia e Caranguejeira.

Junto ao centro urbano da Caranguejeira, existem restrições à capacidade, o que se traduz numa evidente redução dos níveis de serviço para os usuários da via e níveis de poluição sonora e ambientais elevados no núcleo urbano. O restante troço desta via é condicionado pela orografia irregular da zona sendo sinuoso.



Figura 22. Aspeto da EN 350 junto ao centro urbano da Caranguejeira

Fonte: CML

EN 356

Esta via tem início no Concelho, atravessando transversalmente a freguesia de Maceira ligando à EN 356-1 na freguesia de Azoia. Trata-se de uma via com bastantes problemas de escoamento de tráfego nos aglomerados que atravessa.



EN 356-1

Esta via tem início no IC2, no nó de Azoia, ligando à EN 356 em Maceira completando a ligação ao concelho da Marinha Grande. Em termos de funcionamento trata-se de uma via com bastantes problemas por atravessar o centro urbano da Maceira o que ocasiona dificuldades de escoamento bastante frequentes.



Figura 23. Aspeto da EN 356-1 junto ao centro urbano de Maceira

Fonte: CML

EN 356-2

Trata-se de uma via que tem início no limite da zona urbana de Leiria fazendo ligação com os concelhos da Batalha e Ourém. Esta via assegura também a ligação à freguesia de Cortes.

Em termos de funcionamento é de realçar que, dado o traçado pouco sinuoso, largura do perfil transversal e compatibilização das funções de acessibilidade, a capacidade da via é, geralmente, adequada. Esta regra é, no entanto, contrariada no troço situado junto ao perímetro urbano, devido ao facto do mesmo apresentar uma elevada ocupação marginal e numerosos acessos, sendo por conseguinte a capacidade reduzida.



Figura 24. Aspeto da EN 356-2 junto ao corte para Cortes

Fonte: CML

4.3.2. REDE MUNICIPAL

A rede viária local é formada por vias nas quais as funções relacionadas com a acessibilidade se devem sobrepor aos aspetos de mobilidade.

Desempenham um papel de relevo nas ligações de menor distância e quando em ambiente urbano devem assegurar uma coexistência segura de todos os modos de transporte designadamente entre os automóveis e os peões. Em zonas urbanas, têm elevada importância em fatores determinantes para a qualidade das populações como sejam, a segurança de peões e automobilistas, poluição sonora e atmosférica e enquadramento urbano.

Nas vias compreendidas na Rede Viária Municipal integram-se:

- Estradas Municipais;
- Caminhos Municipais;
- Vias municipais não classificadas.



Ao nível do concelho as vias enquadradas na Rede Local têm um comprimento total de 1794,38Km repartidos em 737,71 km em Estradas Municipais e 1.056,67 km das restantes vias.

Apresentam-se de seguida, sem qualquer ordem de importância, alguns aspetos fundamentais que caracterizam a rede de distribuição local do concelho:

- *Falta de coerência e qualidade ao nível dos perfis transversais adotados.* Verifica-se, em grande parte da rede, que os perfis transversais têm largura variável quer nas vias quer nas bermas. Este facto origina situações de heterogeneidade da qual resultam prejuízos que ao nível da capacidade quer ao nível da segurança;
- *Ausência de segregação modal no atravessamento das povoações.* Em grande parte dos aglomerados não existem infraestruturas de apoio às deslocações pedonais. Por conseguinte, a segurança pedonal é, em muitas situações, precária o que, para além do aspeto importante da segurança, restringe a vivência urbana e a qualidade de vida das populações;
- *Níveis elevados de intrusão por tráfego pesado.* Dada a ocupação territorial existente e a estruturação atual da rede verificam-se numerosas situações em que o tráfego de atravessamento dos aglomerados tem uma percentagem elevada de veículos pesados. São assim comuns as situações de restrição de capacidade, invasão dos espaços locais e elevada poluição atmosférica e sonora;
- *Sistemas de sinalização e segurança rodoviária incompletos ou deficientes.* Verificaram-se situações em que a sinalização rodoviária deve ser melhorada de forma a incrementar a legibilidade da via e, por inerência, a segurança. Este aspeto é particularmente notório nas pinturas horizontais as quais se encontram, em geral, em mau estado. A ausência de guias laterais é também um cenário habitual;
- *Pavimento e sistemas de drenagem.* Alguns troços da rede têm o pavimento degradado, quer do ponto de vista estrutural quer funcional. Os dispositivos de drenagem, essenciais para a segurança rodoviária e durabilidade do pavimento, estão, por vezes, com manutenção insuficiente merecendo atenção. O caso dos pavimentos é fortemente agravado pela elevada percentagem de pesados a que a rede, geralmente, é sujeita devido à relativa dispersão territorial das atividades económicas no concelho.



Figura 25. Veículos pesados em redes locais

Fonte: CML

- **Estradas Municipais (Decreto-Lei n.º 42 271, de 20 de maio de 1959)**

As Estradas Municipais constituem uma extensa rede de estradas asfaltadas e são vias predominantemente de carácter radial, tendo em conta a geografia específica das sedes dos concelhos vizinhos e a topografia do terreno. As principais estradas municipais que se distribuem por este território, além das Estradas Desclassificadas já transferidas para o Município, são: EM 109-10, EM 357, EM 504, EM 505, EM 531, EM 532, EM 532-4, EM 532-5, EM 533, EM 533-1, EM 533-2, EM 533-3, EM 534, EM 535, EM 536, EM 537, EM 538, EM 539, EM 539-1, EM 540, EM 541, EM 543, EM 543-1, EM 544, EM 544-1, EM 547, EM 548, EM 593, EM 594.

- **Caminhos Municipais (Decreto-Lei n.º 45 552, de 30 de janeiro de 1964)**

Como caminhos municipais mais importantes pelas ligações que conferem entre aglomerados, consideram-se: CM 1032, CM 1035, CM 1038, CM 1038-1, CM 1185, CM 1192, CM 1193, CM 1193-1, CM 1193-2, CM 1194, CM 1195, CM 1196, CM 1197, CM 1197-1, CM 1197-2, CM 1198, CM 1198-1, CM 1198-2, CM 1198-3, CM 1199, CM 1200, CM 1201, CM 1202, CM 1203, CM 1204, CM 1205, CM 1206, CM 1206-1, CM 1206-2, CM 1207, CM 1208, CM 1209, CM 1210, CM 1211, CM 1212, CM 1213, CM 1214, CM 1215, CM 1216, CM 1216-1, CM 1217, CM 1218, CM 1218-1, CM 1219, CM 1219-1, CM 1220, CM 1221, CM 1222, CM 1223, CM 1224, CM 1225, CM 1226, CM 1227, CM 1228, CM 1228-1, CM 1229, CM 1230, CM 1231, CM 1232, CM 1233, CM 1234, CM 1235, CM 1236, CM 1237, CM 1238, CM 1239, CM 1240, CM 1241, CM 1241-1, CM 1241-2, CM 1242, CM 1242-1, CM 1243, CM 1244, CM 1245, CM 1245-1, CM 1246, CM 1247, CM 1248, CM 1249, CM 1250, CM 1250-1, CM 1250-2, CM 1251, CM 1252, CM 1253, CM 1254, CM 1255, CM 1256, CM 1257, CM 1258.



• Vias municipais não classificadas

Nesta categoria de vias estão reunidas vias públicas de tipologias muito diversas, que tanto podem ser Caminhos Vicinais, como arruamentos que integram os aglomerados urbanos ou Eixos Municipais Estruturantes, com níveis de serviço mais exigentes, que é o caso da Variante Sul.

Esta heterogeneidade é, em grande parte, explicada pelo tempo de vigência dos decretos-lei que promoveram a classificação das Estradas Municipais e Caminhos Municipais, datados, respetivamente de 1959 e 1964, face às grandes alterações que o território do Concelho foi conhecendo, tanto pelo crescimento demográfico que ocorreu posteriormente à data, como pelo aumento exponencial do uso do transporte rodoviário, tanto individual, como de apoio às atividades económicas.

4.4. HIERARQUIA FUNCIONAL DAS VIAS

Considerando essencialmente as funções mobilidade e acessibilidade poder-se-ão estabelecer quatro níveis hierárquicos principais, com vista a acolher as diversas tipologias de vias existentes.

A hierarquia funcional das vias que integram a rede rodoviária do Concelho de Leiria é definida com base nas seguintes categorias:

- Nível I – Rede Estruturante - Vias Coletoras;
- Nível II – Rede de Distribuição Principal - Vias Distribuidoras Principais;
- Nível III – Rede de Distribuição Secundaria - Vias Distribuidoras Locais,
- Nível IV – Vias de Acesso Local.

As categorias correspondem, de uma forma genérica, às seguintes características de vias:

Vias coletoras	<p>A rede Coletora, também designada de Arterial, de forma a desempenhar convenientemente o seu papel deverá ser provida das seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dimensionada e gerida de modo a garantir elevados níveis de fluidez, rapidez e segurança; • Velocidades de circulação tendencialmente superiores a 80Km/h; • Deve formar uma rede contínua; • Só deverão existir veículos motorizados; • O número de cruzamentos deve ser limitado devendo os mesmos possuir características que minimizem a perturbação dos movimentos principais; • Deverá ser expressamente proibido o acesso direto aos terrenos adjacentes; • Estacionamento e paragens de autocarro interditos ao longo de toda a via; • Nas vias mais importantes não deverão existir trajetos pedonais ou atravessamentos de nível;
-----------------------	--



	<ul style="list-style-type: none"> Nas vias menos importantes devem utilizar-se sempre sistemas de sinalização luminosa nos atravessamentos pedonais.
Vias distribuidoras principais	<p>Relativamente às vias Distribuidoras Principais as mesmas deverão contemplar os seguintes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dimensionadas e geridas de modo a garantir bons níveis de segurança e razoáveis níveis de fluidez e rapidez dos fluxos motorizados; Velocidades de circulação na ordem dos 50 a 80Km/h; Podem não formar uma rede contínua; Preferencialmente só deverão existir veículos motorizados; Os cruzamentos deverão garantir os níveis necessários de capacidade; O Acesso aos terrenos adjacentes é aceitável; Pode ser autorizado o estacionamento desde que lateral à via e afastado dos cruzamentos de modo a salvaguardar o seu desempenho; Os trajetos pedonais devem ser formalizados lateralmente às vias devendo limitar-se o número de travessias as quais devem ser reguladas por sinalização luminosa. <p>Reforçando a ideia já transmitida, verifica-se que, neste tipo de vias, a função de acessibilidade começa a ter alguma relevância embora a função principal seja ainda a de circulação e de garantia de mobilidade. Existem, por conseguinte, situações de interface com outros sistemas, tais como a rede pedonal, que devem ser abordadas com algum cuidado para garantir a segurança e desempenho da via.</p>
Vias distribuidoras locais	<p>Nessa conformidade, a geometria, soluções de ordenamento e gestão das vias, devem privilegiar a acessibilidade em detrimento da circulação de modo a garantir uma adequada vivência e desencorajar deslocações de média ou grande dimensão neste tipo de vias. Em termos gerais, as suas características e tipologia de ordenamento serão descritas nos seguintes itens:</p> <ul style="list-style-type: none"> Garantir muito bons níveis de segurança para os peões e razoáveis níveis de fluidez e de capacidade; A vivência urbana e a sustentabilidade ambiental são fatores importantes; Velocidades moderadas de 30/40 Km/h; Devem formar uma rede contínua entre cada espaço local; O desempenho dos cruzamentos ao nível da capacidade deixa de ser crucial; O acesso aos terrenos adjacentes é no essencial livre; Pode ser autorizado o estacionamento “lateral”/“em espinha” mesmo próximo dos cruzamentos; Devem existir passeios adjacentes às vias sendo o seu atravessamento mais ou menos livre; Os atravessamentos formais são do tipo passadeira, e destinam-se aos peões mais vulneráveis. <p>Geralmente é comum enquadrarem-se neste tipo de vias as estradas municipais que assegurem as ligações entre aglomerados populacionais próximos. As medidas de acalmia de tráfego são passíveis de serem utilizadas no sentido de realçar a primazia da acessibilidade sobre a mobilidade.</p>
Vias de acesso local	<p>Neste tipo de vias a função de circulação deixa de ter relevância devendo ser fortemente desencorajada através da sua geometria, ordenamento e gestão. A acessibilidade assume-se como claramente preponderante devendo a vivência urbana ser privilegiada. As medidas de acalmia de tráfego são habituais neste tipo de vias. As características gerais são as que se indicam de seguida:</p> <ul style="list-style-type: none"> Devem ser dimensionadas e geridas de modo a garantir muito bons níveis de segurança particularmente para os peões, e condições mínimas de fluidez As velocidades deverão ser muito moderadas (eventualmente limitadas a 20/30 Km/h) As redes deverão ser essencialmente descontínuas; O desempenho dos cruzamentos deve ter essencialmente em atenção os problemas de segurança associados aos movimentos pedonais; O acesso aos terrenos adjacentes é livre; Autorizado o estacionamento quer “lateral” quer “em espinha” desde que não ponha em causa atividades sociais ou lúdicas locais; Poderão não existir trajetos pedonais formais sendo toda a rua um espaço de partilha entre o automóvel e o peão. <p>Este tipo de vias é, em geral, constituído por algumas das Estradas Municipais (EM), Caminhos Municipais (CM), Caminhos Vicinais (CV) e redes urbanas.</p>

Embora correndo o risco de simplificar em excesso a realidade, é possível estabelecer correspondência entre o tipo de via e a sua função:



Tabela 2. Correspondência entre o tipo de via e a sua função

	Vias coletoras	Vias distribuidoras principais	Vias distribuidoras locais	Vias acesso local
Itinerário Principal				
Itinerário Complementar				
Estradas Nacionais				
Estradas Regionais				
Estradas Municipais				
Caminhos Municipais				

Fonte: Seco et al, 2001 – Princípios Básicos de Organização de Redes Viárias – Textos Didáticos, Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Coimbra

Na obra de referência do quadro anterior não são representados dois tipos de vias que não encontram a mesma facilidade de correspondência:

- Estradas Desclassificadas;
- Outras vias municipais

No primeiro caso a tipologia de Estradas Nacionais Desclassificadas integram vias tão distintas como a EN1, no troço entre o Nó de Azóia e o limite sul do Concelho, e a EN349-1, quer do ponto de vista dos seus parâmetros físicos, quer do ponto de vista do tráfego de atravessamento.

No segundo caso, tal como referido anteriormente, a um grupo tão heterogéneo de vias, corresponde um grande leque de classificações hierárquicas, com vias desta tipologia classificadas como vias distribuidoras principais, vias distribuidoras locais e, maioritariamente, vias de acesso local.

4.4.1. NÍVEL I- REDE ESTRUTURANTE - VIAS COLETORAS

São vias de atravessamento do espaço urbano, mais exclusivamente viradas para o serviço das deslocações de média e longa duração de ligação entre as zonas urbanas que representam os mais importantes polos de geração e atração de tráfego. Assim a Rede de Estruturante – Vias Coletoras existente e prevista é constituída pelas seguintes vias:



Nível I – Rede Estruturante – Vias Coletoras Existentes

- IP 1 (A 1);
- IC 1 (A 8, A 17);
- IC 2 (A 19, EN 1);
- IC 9;
- IC 36 (A 8)
- Via de penetração de Leiria;
- Circular Oriente de Leiria (EN 113);
- EN 1 (do nó da Azoia até ao extremo sul do Concelho) - Desclassificada;

Nível I – Rede Estruturante Prevista:

- Reperfilamento para perfil de autoestrada da EN 1 entre o Nó da Almuinha Grande e o Nó da ZICOFA;

4.4.2. NÍVEL II – REDE DISTRIBUIÇÃO PRINCIPAL - VIAS DISTRIBUIDORAS PRINCIPAIS

São vias onde se pretende garantir níveis significativos de fluidez e capacidade de tráfego, constituindo as principais entradas e saídas do Concelho na sua ligação com os aglomerados envolventes, assumindo um papel estruturante à escala do Concelho. Assim a Rede de Distribuição Principal – Vias Distribuidoras Principais existente e prevista é constituída pelas seguintes vias:

Nível II - Rede de Distribuição Principal - Vias Distribuidoras Principais Existente

- EN 113 (entre a COL e o limite do Concelho);
- Estradas Regionais: ER 349; ER 350; ER 357;
- Estradas Desclassificadas sob jurisdição da EP, SA: EN 109; EN 109-9; EN 113 (zona urbana); EN 242 Variante da Barosa; EN 349-1; EN 350; EN 356; EN 356-1; EN 356-2;
- Eixos Municipais Estruturantes:
 - Avenida da Comunidade Europeia (Variante Sul);
 - Avenida 22 de Maio;
 - Avenida Sá Carneiro;
 - Rua das Olhalvas;
 - Rua Dom Álvaro Abranches de Noronha;
 - Variante da Caranguejeira.
 - Variante Norte (Zicofa)



Nível II - Rede de Distribuição Principal - Vias Distribuidoras Principais Prevista

- Nó de Ligação IP 1 (A 1) / IC 2 (EN 1), projeto intermunicipal com Pombal;
- Ligação da Circular Oriente de Leiria com a Circular Interna de Leiria;
- Via de fecho da Circular Interna de Leiria;
- Variante Norte à Zona Urbana de Leiria – Ligação IC 2 à EN 109 e à EN 242;
- Via ligação Marrazes à Variante Norte à Zona Urbana de Leiria;
- Via de ligação com o nó dos Andrinos;
- Variante de Coimbra (variante à EN 109-9);
- Variante de Monte Redondo (variante à EN 109);
- Variante da Caranguejeira;
- Via da zona industrial de Santa Catarina da Serra;
- Variante da zona industrial de Carvide /Vieira de Leiria;

4.4.3. NÍVEL III – REDE DISTRIBUIÇÃO SECUNDARIA - VIAS DISTRIBUIDORAS LOCAIS

A Rede de Distribuição Secundária – Vias Distribuidoras Locais é constituída pelas vias que estabelecem as ligações da rede principal municipal às sedes de freguesia assim como a ligação entre estas, e as acessibilidades aos diferentes lugares a partir das sedes de freguesia. Assim a Rede de Distribuição Secundária – Vias Distribuidoras Locais existente e prevista é constituída pelas seguintes vias:

Nível III - Rede de Distribuição Secundária - Vias Distribuidoras Locais Existente

- Estradas Municipais
- Estradas Desclassificadas sob jurisdição da EP, SA: EN 109-9 Ramal de Monte Redondo; EN 242 (troço antigo); EN 349; EN 349-2
- Caminhos Municipais
- Outras vias municipais (não classificadas como estradas e caminhos municipais)



Nível III - Rede de Distribuição Secundária - Vias Distribuidoras Locais Prevista

- Via intermunicipal de Ligação A 1-EN 109, que integra a ligação do IP 1 (A 1)/IC 2 (EN 1), a via de ligação deste nó ao CM 1038 e ao CM 1038;
- Vias na Zona Industrial do Casal do Cego;
- Via em Colmeias (ligação do IC2 às zonas de exploração de inertes);
- Via em Casal Pereiro;
- Vias de ligação da Zona Industrial de Azóia;
- Variante dos Capuchos;
- Via de ligação Telheiro-Guimarota;

4.4.4. VIAS ACESSO LOCAL

As restantes vias são consideradas como Vias de Acesso Local, comportam o tráfego local, trata-se de uma extensa rede de Estradas Municipais, Caminhos Municipais e Caminhos Vicinais, nas quais deve ser concedida especial atenção à circulação dos peões. As velocidades de circulação são muito reduzidas, nomeadamente por restrições geométricas, e também para compatibilizar a sua utilização com atividades de ordem social e de lazer no mesmo espaço.

Quanto a esta proposta de hierarquia viária passa por uma estruturação baseada numa especialização funcional baseada em dois grandes conjuntos de vias: as vias estruturantes viradas fundamentalmente para o serviço da função de circulação e as vias locais viradas fundamentalmente para as funções de acesso e de vivência local.

Tal tenderá a contribuir para a existência de boas condições de circulação motorizada em paralelo com a existência de ambientes urbanos de qualidade.

A rede que espelha a situação atual da hierarquia das vias é a que se apresenta na figura seguinte.

Salienta-se que em alguns casos a rede viária prevista, o seu traçado em planta é meramente indicativo, podendo no futuro ser alvo de ajuste, e não vir a corresponder ao agora indicado.



REDE RODOVIÁRIA

EXISTENTE PREVISTA

————— - - - - - NÍVEL I - REDE ESTRUTURANTE - VIAS COLETORAS

————— - - - - - NÍVEL II - REDE DE DISTRIBUIÇÃO PRINCIPAL - VIAS DIST. PRINCIPAIS

————— - - - - - NÍVEL III - REDE DE DISTRIBUIÇÃO SECUNDÁRIA - VIAS DIST. LOCAIS

 NÓS PREVISTOS

Figura 26. Representação da Hierarquia Viária

Fonte: Lugar do Plano, 2013



4.5. PONTOS DE CONFLITO

Segurança Rodoviária

Submeter a uma análise os dados de sinistralidade resulta no imperativo no estudo da Rede Viária, pois visa a identificação de problemas e o encontro de soluções adequadas à sua resolução.

Não podemos ignorar que um dos objetivos das atuais políticas nacionais ao nível da rede viária é a redução dos níveis de sinistralidade.

Por intermédio da tabela seguinte, relativo aos acidentes com vítimas entre 2006 e 2011, verificamos que o último ano em análise foi aquele que apresentou um cenário mais favorável em relação ao número de acidentes com vítimas, o que pode indicar a resolução de alguma problemática que o sistema viário concelhio apresentava anteriormente.

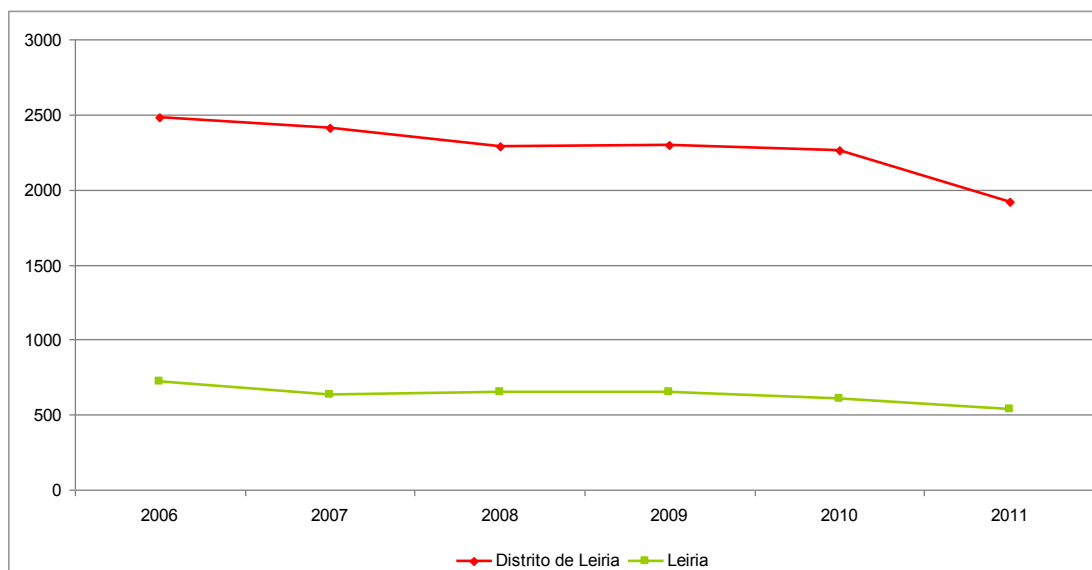


Figura 27. Acidentes com vítimas

Fonte: ANRS, Relatório Anuais, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 e 2011

Tabela 3. Acidentes com vítimas entre 2006 e 2011

Ano	Unidade Geográfica	Acidentes com Vítimas	%	Vítimas Mortais	%	Feridos Graves	%	Feridos Leves	%	Total de Vítimas	%	Índice Gravidade
2006	Distrito de Leiria	2482	100,0	67	100,0	221	100,0	3088	100,0	3376	100,0	2,7
	Leiria	721	29,0	23	34,3	69	31,2	841	27,2	933	27,6	3,2
2007	Distrito de Leiria	2414	100,0	77	100,0	196	100,0	2967	100,0	3240	100,0	3,2
	Leiria	636	26,3	19	24,7	44	22,4	785	26,5	848	26,2	3,0
2008	Distrito de Leiria	2287	100,0	57	100,0	189	100,0	2814	100,0	3060	100,0	2,5
	Leiria	648	28,3	20	35,1	45	23,8	783	27,8	848	27,7	3,1
2009	Distrito de Leiria	2296	100,0	60	100,0	208	100,0	2746	100,0	3014	100,0	2,6
	Leiria	648	28,2	17	28,3	57	27,4	747	27,2	821	27,2	2,6
2010	Distrito de Leiria	2264	100,0	52	100,0	195	100,0	2706	100,0	2953	100,0	2,3
	Leiria	606	26,8	9	17,3	50	25,6	732	27,1	791	26,8	1,5
2011	Distrito de Leiria	1919	100,0	53	100,0	138	100,0	2298	100,0	2489	100,0	2,8
	Leiria	536	27,9	15	28,3	35	25,4	635	27,1	685	27,5	2,8

Fonte: ANRS, Relatórios Anuais 2006,2007, 2008, 2009, 2010 e 2011



Tabela 4. Localização e Natureza de acidentes com mortos ou feridos graves 2006

Via	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
	132,8	Despiste com transp. Disp. Ret. Lateral	1	2
	133,9	Despiste com Capotamento	1	0
	136,7	Despiste com Capotamento	0	1
A 1	120,3	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	124,7	Colisão Trás c/outro veic.em mov.	1	0
		Desp. c/transp.do disp.de ret.lat.		
	132,2	Capotamento	0	1
A 8	124,3	Despiste com Capotamento	0	1
	118,8	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	2
IC2	116,8	Colisão trás c/ veículo em mov.		
	121,9	Colisão lateral com veículo em movimento	0	2
	131,5	Colisão Frontal	0	1
	136,3	Colisão lateral com veículo em movimento		
EN 1	129,7	Atropelamento Peões	0	1
	130,4	Atropelamento Peões	1	0
	133	Colisão Frontal	0	3
		Colisão c/ veículo ou obst.na faixa		
	3,1	rodagem	0	1
EN 113	18,6	Colisão Frontal	0	1
	15	Despiste com Capotamento	0	1
	7,1	Colisão Frontal	0	1
		Colisão c/ veículo ou obst.na faixa		
	164,3	rodagem	0	1
	159,8	Colisão Frontal	0	1
		Despiste Simples	1	0
EN 109	153,8	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	154,4	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	165,3	Colisão Frontal	1	1
	150,9	Colisão lateral com veículo em movimento	1	0
EN 109-9	2,89	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	1	0
	1,5	Colisão Frontal	0	6
	1,4	Colisão lateral com veículo em movimento	0	2
EN 242	1,6	Colisão lateral com veículo em movimento	1	0
	3,1	Colisão Frontal	0	1
	4,4	Colisão Frontal	1	1
	1,5	Colisão Frontal	1	1
EN 349	9,5	Despiste s/Disp. Ret.	0	1
EN 350	16,9	Desp.s/disposi.de.ret	0	1
	10,8	Despiste s/Disp. Ret.	0	1
EN 356-1	4,8	Colisão Frontal	0	1
	5	Colisão Frontal	0	1
EN 357	6,6	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
EM 531	0,9	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
EM 532	1,8	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	1	1
EM 1038		Despiste Simples	1	1
EM 1183		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	2	0
EM 1218	2,4	Despiste Simples	0	1
		Atropelamento Peões	1	0
R. Principal		Despiste Simples	0	1
		Atropelamento Peões	0	1
		Despiste Simples	0	1
Estrada Municipal		Colisão c/ Fuga	1	0
Estrada Florestal		Despiste Simples	0	1



Estr. Marinha Grande	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Estrada Pedreiras	Colisão c/ outras situações	1	0
Av.Com.Europeia	Despiste Simples	0	1
Rua Central	Colisão c/ Fuga	0	1
Outra Via	Colisão c/outras situações	1	0
Rua Outeiro	Despiste Simples	0	1
Rua Braçal	Despiste Simples	0	1
Rua N.Sra. Amparo	Despiste Simples	0	1
Rua S.Miguel	Despiste Simples	0	1
Rua Emidio Oliv. Faria	Colisão Frontal	0	1
Rua Escola	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Rua Paulo VI	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1

Fonte: ANRS, Relatórios Anuais 2006



Tabela 5. Localização e Natureza de acidentes com mortos ou feridos graves 2007

Via	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
A 1	131	Colisão Trás c/outro veic.em mov.	0	1
	123,4	Colisão Trás c/outro veic.em mov.	0	1
	121,1	Despiste c/transp.disp.ret.lateral	1	1
	124,7	Colisão Frontal	0	2
	127,3	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
IC 2	125	Colisão Trás c/outro veic.em mov.	0	1
	121,9	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	121,1	Colisão Frontal	0	1
	165,4	Colisão Frontal	0	2
	164,4	Colisão Frontal	0	2
EN 109	164,2	Colisão Frontal	0	1
	154,4	Colisão lateral com veículo em movimento	2	1
	149,9	Despiste Simples	1	0
	148,9	Despiste c/transp.disp.ret.lateral	1	0
EN 109-9	0,7	Atropelamento Peões	0	1
EN 113		Colisão lateral com veículo em movimento	1	0
	134,2	Despiste Simples	4	1
EN1	132,5	Despiste Simples	0	1
	130,8	Despiste c/ Fuga	1	0
	110,1	Atropelamento Peões	0	1
EN 349-1	7,4	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
EN 350	2,7	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
EN 356	3,5	Despiste com Capotamento	0	3
	2,2	Colisão Frontal	1	3
EN 356-1	7,7	Colisão Frontal	0	1
	5,3	Colisão Frontal	1	0
EN 357	47,3	Colisão Frontal	0	2
	2,1	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	2
EM 539		Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Estr. Bajarda		Colisão Frontal	0	1
Estrada Florestal		Colisão Trás c/outro veic.em mov.	1	0
		Despiste Simples	0	1
Var- Variante		Despiste Simples	0	2
		Despiste Simples	0	2
ACC-A1		Atropelamento Peões	0	1
		Colisão Frontal	0	1
Rua Principal		Colisão Trás c/outro veic.em mov.	1	0
Rua 25 abril		Atropelamento Peões	0	1
Rua Val Redondo		Despiste Simples	0	1
Rua Barracão		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	1	2
Rua Vale S.João		Colisão Frontal	1	0
Rua Central		Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Rua N.Sra Amparo		Atropelamento Peões	1	0
Rua Campo				
Desportos		Despiste Simples	1	0

Fonte: ANRS, Relatórios Anuais 2007



Tabela 6. Localização e Natureza de acidentes com mortos ou feridos graves 2008

Via	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
A 1	123,7	Atropelamento Peões	2	0
	133,4	Colisão c/veic./obst.f.rodagem	0	3
	125,7	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	120,6	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	120	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
IC 2	120	Colisão trás c/outro veic.mov.		
	127,4	Colisão Frontal	0	1
	117,7	Despiste c/capotamento		
EN 1	117,6	Despiste Simples	0	1
	133,2	Despiste c/transp.disp.ret.lateral	1	0
EN 109	162,5	Atropelamento Peões	0	1
	158,9	Atropelamento Peões	1	0
EN 113	153,4	Despiste c/col. c/veic. imob./obst	0	1
	7,6	Colisão Frontal	0	1
	8,9	Colisão Frontal	0	1
EN 242	3,5	Atropelamento e Fuga	1	0
	1,9	Colisão c/veic./obst.f.rodagem	0	1
EN 349	3,9	Colisão lateral com veículo em movimento	2	0
	7,2	Colisão c/veic./obst.f.rodagem	1	0
EN 350	14,2	Colisão Frontal	0	1
	2,7	Despiste Simples	0	1
EN 356	4,5	Colisão Frontal	1	1
	7	Colisão lateral com veículo em movimento	1	0
EN 356-1	0,3	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
	8,1	Despiste c/capotamento	1	1
EN 356-2	8,9	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
EM 540	3,8	Colisão Frontal	1	0
VPL		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
Estrada Picheleira		Colisão Frontal	0	1
Estrada Figueiras		Colisão Frontal	0	1
Estrada Barosa		Despiste s/disp.retenção	0	2
Estrada Estação		Atropelamento e Fuga	0	1
Parq. Estac Intermarche		Atropelamento Peões	0	1
Rua Principal 941		Atropelamento Peões	0	1
Rua Paz 70		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
Rua N.Sra. Fatima		Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
		Despiste Simples	0	1
		Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Rua Leiria		Colisão trás.c/outro.Veic.mov	1	1
		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
R.Paulo VI		Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Rot Industrias		Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Lugar Casal Rainha		Colisão trás.c/outro.Veic.mov	0	1
Rua Esperança		Colisão Frontal	0	1
Rua Moinho Velho		Colisão Frontal	0	1
Rua Central		Colisão Frontal	0	1
Rua Principal Brogal		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	1	1

Fonte: ANRS, Relatórios Anuais 2008



Tabela 7. Localização e Natureza de acidentes com mortos ou feridos graves 2009

Via	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
	139,2	Colisão tras.c/outro veic.mov.	0	2
A 1	133,6	Colisão tras.c/outro veic.mov.	1	1
	125,5	Despiste c/capotamento	1	1
	128,1	Despiste c/capotamento	0	1
IC 2	120,8	Colisão Frontal	0	1
	122,9	Colisão trás c/outro veic.mov.	1	0
	122,4	Despiste c/transp.disp.ret.lateral	0	1
EN 1	121,9	Colisão c/ outras situações	0	1
	127,1	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	121,1	Colisão Frontal	0	1
		Colisão Frontal	1	1
EN 109	157,5	Colisão Frontal	0	3
	162,8	Colisão Frontal	2	0
	157,8	Colisão Frontal	0	6
	1,5	Colisão Frontal	1	1
EN 242		Despiste c/capotamento	0	2
		Colisão Frontal	0	3
	14,1	Desp.c/transp.disp.de ret.lat	0	1
EN 113	5,1	Colisão Frontal	0	1
	9,4	Colisão Frontal	0	1
	11,8	Atropelamento Peões	0	1
EN 349-1	1,6	Colisão lateral com veículo em movimento	1	3
EN 350		Atropelamento Peões	1	0
	3	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	5,3	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	1	0
EN 356	4,8	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	4,2	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	1,9	Col.c/veic./obst.f.de rodagem	0	1
EN 356-1	2,8	Colisão tras.c/outro veic.mov.	0	1
EN 356-2		Despiste c/capotamento	0	1
EM 531		Despiste c/capotamento	0	1
Estrada da Estação		Atropelamento Peões	0	1
Estrada Municipal		Despiste Simples	1	0
		Despiste Simples	0	1
Estrada Principal		Colisão lateral com veículo em movimento	1	1
Rua Imac.Conceição		Atropelamento Peões	0	1
Rua 27 Fevereiro		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
Rua da Gordima		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
Rua Stª. Margarida		Despiste s/disp.de retenção	1	0
		Atropelamento Peões	0	1
Rua Principal		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	1	0
		Colisão Frontal	0	1
Rua Leiria		Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Rua Colónia Agrícola		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
Rua Vale do Porco		Colisão c/ outras situações	0	2
Rua Vale		Despiste c/capotamento	1	1
Rua Herois Ultramar		Atropelamento Peões	1	0
Parq. Estacionamento AKI		Atropelamento Peões	0	1
Trav. Das Areias		Atropelamento Peões	0	1
Rotunda das Olhalvas		Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Outra via		Despiste c/capotamento	0	1

Fonte: ANRS, Relatórios Anuais 2009



Tabela 8. Localização e Natureza de acidentes com mortos ou feridos graves 2010

	125,6	Despiste c/capotamento	0	1
A 1	134,9	Despiste c/transp.disp.ret.lateral	0	1
	122,4	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
	120,9	Despiste c/transp.disp.ret.lateral	0	1
	122,9	Colisão Trás com veículo em movimento	0	1
A8	122,3	Colisão Trás com veículo em movimento	0	1
		Colisão trás c/outro veic.mov.		
		Colisão Frontal		
IC 2		Despiste c/capotamento		
		Despiste Simples		
		Colisão c/veic./obst.f.rodagem	0	2
	134,5	Atropelamento Peões	1	0
	131,6	Despiste c/capotamento	0	3
EN 1	120	Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	1
	131,3	Colisão Trás com veículo em movimento	0	1
		Colisão Frontal	0	3
		Colisão lateral com veículo em movimento	0	2
EN 109	159,7	Colisão frontal	0	1
	163,2	Colisão frontal	0	1
	156,2	Atropelamento Peões	1	0
		Despiste c/col. c/veic.imobil.ou obst	0	2
EN 113	8,9	Despiste Simples	0	1
EN 242		Despiste c/capotamento	0	1
EN 349-1	6,7	Colisão c/veic./obsta.f.rodagem	0	1
	8,7	Colisão Trás com veículo em movimento	1	0
EN 356	4,5	Despiste c/capotamento	0	1
	4,5	Despiste Simples	0	1
EN 356-1		Despiste s/disp.retenção	3	0
EN 357	3,1	Colisão lateral com veículo em movimento	1	0
EM 593		Colisão Frontal	0	1
VPL	1,4	Despiste c/transp.disp.ret.lateral	0	1
Av. Com.Europeia		Despiste c/transp.disp.ret.lateral	0	1
Estrada dos Marinheiros		Despiste s/disp.retenção	0	1
		Despiste Simples	0	1
Estrada Municipal		Atropelamento Peões	0	1
Estrada Marinha Grande		Atropelamento Peões	0	1
Estrada da Mata		Atropelamento Peões	0	1
Estrada da Barosa		Colisão Frontal	0	1
Rua A. da Cruz Saraiva		Atropelamento Peões	0	1
		Colisão Frontal	0	1
Rua Principal		Colisão lateral com veículo em movimento	1	0
		Despiste c/capotamento	0	1
Rua José Santos Lopes		Despiste Simples	0	1
Rua do Lagar Arroteia		Colisão Frontal	0	1
Rua Padre António		Colisão c/outras situações	0	1



Rua D.José Silva	Colisão c/outras situações	0	1
Rua Fontainhas	Colisão Frontal	0	2
Rua Leiria	Despiste s/disp.retenção	0	1
Rua Outeiro do Pomar	Atropelamento Peões	0	1
Rua do Ribeiro	Colisão lateral com veículo em movimento	0	1
Rua do Poço	Colisão c/Fuga	0	1
Rua Casal Cavaleiro	Despiste Simples	1	0
Pq. Restaurante Canário	Atropelamento Peões	0	1

Fonte: ANRS, Relatórios Anuais 2010

Tabela 9. Localização e Natureza de acidentes com mortos ou feridos graves 2011

Via	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
	123,1	Colisão Trás c/outro veic.em mov.	0	1
A 1	129,1	Colisão Trás c/outro veic.em mov.	0	1
	131,8	Despiste c/transp.disp.ret.	1	
	138	Despiste Simples	1	0
A 17	8,2	Despiste Simples	0	1
	16,9	Despiste com Capotamento	2	0
A 8	121,3	Despiste c/col. veic.mov	1	0
	119,7	Colisão Frontal	0	1
	131,4	Atropelamento Peões	1	0
IC 2	131,8	Colisão Frontal	3	2
	135,8	Colisão lat.c/outro veic.em mov.	0	1
	124,3	Colisão lat.c/outro veic.em mov.	0	1
	128,3	Colisão lat.c/outro veic.em mov.	0	1
EN 1	132,2	Colisão Frontal	1	0
	132,2	Colisão Trás c/outro veic.em mov.	0	1
	133,2	Colisão Frontal	0	3
	161,3	Colisão lat.c/outro veic.em mov.	0	1
EN 109	161,3	Despiste Simples	0	1
	162,3	Colisão lat.c/outro veic.em mov.	1	0
	9,1	Colisão Frontal	0	1
EN 113	15,9	Despiste Simples	0	1
		Atropelamento Peões	0	1
EN 350	8,5	Despiste c/Capotamento	0	1
Estr. Estação		Atropelamento Peões	0	1
		Atropelamento Peões	0	1
Largo 5 outubro		Atropelamento Peões	0	1
R. Agostinho do,		Despiste Simples	1	0
R. Casal da Pereira		Despiste Simples	0	1
R. Central		Colisão lat.c/outro veic.em mov.	0	1
R. Colonia Agricola		Despiste c/Capotamento	0	1
R. da Costa		Despiste c/Capotamento	0	1
R.De Leiria		Colisão lat.c/outro veic.em mov.	0	1
R. Do Alcovim		Colisão Frontal	0	1
R. Castanheiro		Despiste c/Capotamento	1	0
R. do Pinhal		Despiste Simples	0	3
R. Principal		Despiste Simples	1	0
R. Campos do Liz		Colisão Trás c/outro veic.em mov.	0	1
R. Da Barousa		Atropelamento Peões	0	1
R. St. Antonio		Despiste c/col. c/veic.imobil.	1	0
R. dos Martires		Atropelamento Peões	0	1
Travessa Vencesla..		Atropelamento Peões	0	1

Fonte: ANRS, Relatórios Anuais 2011



Relativamente aos principais pontos de conflito no concelho de Leiria podemos referir que os principais eixos de atravessamento do Concelho são os que apresentam um maior número de sinistros rodoviários que apresentam um número mais acentuado de mortos e feridos graves, são a A1, o IC2, a EN 109 e a EN 356.

5. REDE FERROVIÁRIA

O concelho de Leiria é servido por uma única linha ferroviária, a Linha do Oeste, que apresenta funções suburbanas, regionais e nacionais.

Esta linha tem como pontos extremos Lisboa (Estação de Entrecampos, Estação do Oriente ou Santa Apolónia) e Coimbra ou Figueira da Foz, permitindo ainda a ligação à Linha do Norte, através da utilização do serviço urbano entre a paragem da Bifurcação de Lares e a estação de Coimbra B.

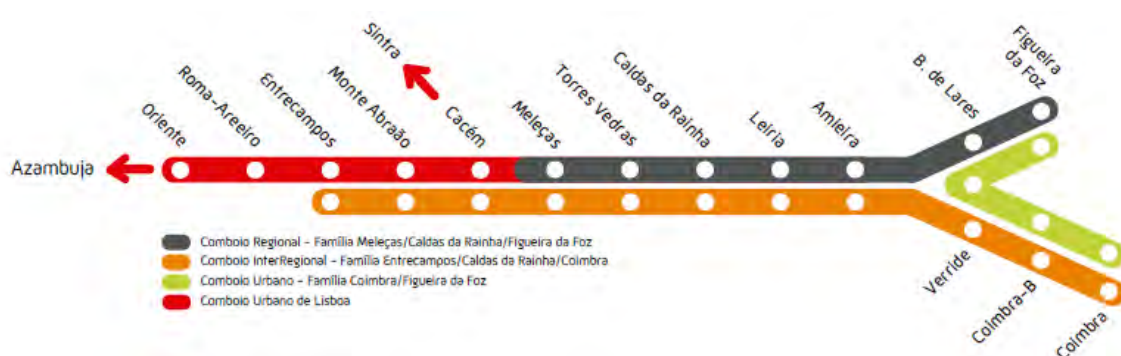


Figura 28. Diagrama da Linha do Oeste

Fonte: CP-Comboios de Portugal

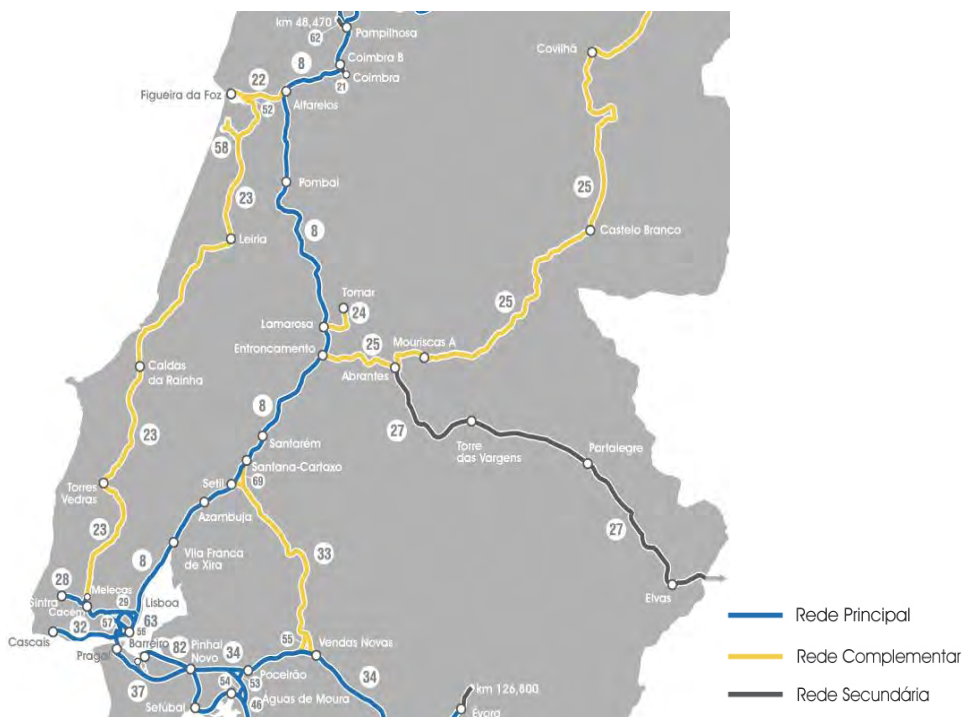


Figura 29. Rede Ferroviária no Concelho de Leiria (Linha do Oeste)

Fonte: www.refer.pt, setembro 2012

A linha do Oeste encontra-se numa fase de claro desinvestimento no âmbito do plano o ferroviário nacional. A linha foi beneficiada no início dos anos 90 com a introdução de uma nova plataforma e a automação de todas as passagens de nível.

No entanto, apesar da sua importância, esta ligação não mais foi modernizada, o que gerou vários constrangimentos ao tráfego de passageiros e mercadorias, como congestionamentos e problemas de estacionamento, e dificuldades de gestão e manobras do material circulante. Por outro lado, verificou-se, igualmente, uma degradação nos serviços de passageiros, com redução na oferta de comboios, motivada pela falta de procura.

Em 2009, esta linha concentrava 13% do tráfego de mercadorias e 10% das receitas totais da operadora Comboios de Portugal. Estações como as do Ramalhal, Outeiro, Pataias e Martingança tornaram-se em entrepostos, de onde partem e chegam composições que transportam mercadorias tão diversas como cereais, rações, farinhas, produtos de cerâmica, cimentos, pasta de papel e madeiras.

Quanto à linha do Oeste, esta apresenta os constrangimentos próprios de uma infraestrutura não atrativa do ponto de vista económico, sobretudo no setor de passageiros. Esta necessidade de investimento e modernização da linha do Oeste, bem como a criação de uma nova ligação à Linha do



Norte na zona de Leiria esta perfeitamente identificada nas Orientações Estratégicas para o Setor Ferroviário no PROT-Centro.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, que aprovou o Plano Estratégico dos Transportes (PET) para o horizonte 2011-2015, prevê a execução das reformas estruturais do setor, dando seguimento ao memorando de entendimento assinado com a Troika. O documento previa a desativação até ao final de 2011 do serviço de passageiros na linha do Oeste entre Caldas da Rainha e Figueira da Foz.

De acordo com o previsto mantém-se a linha ativa para o transporte de mercadorias e será assegurada a mobilidade das populações através de transporte rodoviário alternativo. Posteriormente a decisão foi adiada por não estarem criadas, no início de 2012, as condições para assegurar as concessões de transporte rodoviário alternativo.

O anúncio da intenção do Governo em eliminar diversas linhas férreas e suprimir o serviço de passageiros noutras suscitou grande perplexidade junto dos meios autárquicos e empresariais, pela tendência inversa ao que no restante mundo se constata.

Em resposta à intenção do governo, foram criados um conjunto de fóruns e movimentos que têm como objetivo a defesa da Linha do Oeste. Das diversas ações desenvolvidas no início de 2012, destaca-se o estudo que o Município de Caldas da Rainha encomendou ao engenheiro civil Nelson Rodrigues de Oliveira, pós-graduado em engenharia ferroviária pela FEUCP, que apontou para os principais erros dos pressupostos enunciados para o encerramento do serviço:

- A linha do Oeste, foi renovada integralmente em toda a sua extensão entre 1990 e 2004 e tem boas características de infraestrutura, particularmente quanto à via e obras de arte, permitindo velocidades de linha entre 90 e 120 km/h. O bastante favorável das Caldas para norte permite velocidades de 120 km/h na sua integralidade (salvo zonas pontuais), mas facilmente e com muito reduzido investimento poderia ser elevada para 160 km/h pelo menos;
- O serviço que se pretende suprimir representa menos 0,9% do prejuízo financeiro anual da CP;
- O prejuízo financeiro da exploração de uma linha férrea não é, de forma alguma, extrapolável para o prejuízo global do transporte ferroviário. O prejuízo financeiro tem a ver com políticas de gestão do operador e com os seus custos operacionais;
- De um total de 187 mil passageiros transportados em 2010 no troço cujo serviço se pretende suprimir, o valor anunciado para a ocupação média de 53 passageiros por comboio como justificativo adicional para a supressão, apresenta várias objeções quando analisado com atenção:



- Não discrimina entre os diversos comboios que circulam na linha, contabilizando de igual forma aqueles que efetivamente circulam vazios por se realizarem em horários que a ninguém servem, e os restantes;
- Não diferencia entre o serviço regional e “rápido”, pelo que não se tem a perceção de quais os serviços que efetivamente são procurados pelo mercado;
- Não discrimina entre as diversas estações da linha, não evidenciando qual a procura efetiva;
- A linha do Oeste tem vindo, desde 1990, a ser alvo de uma constante degradação do serviço prestado, através da implementação de horários piores e de uma redução do serviço para norte das Caldas, particularmente na ligação à linha do Norte em Coimbra, quando a receita da venda de bilhetes da estação das Caldas é superior nos bilhetes para norte do que para sul;
- É na ligação de todo o eixo Torres Vedras – Leiria para Coimbra que a linha do Oeste é competitiva com o modo rodoviário. No entanto há apenas uma ligação direta a Coimbra, num horário pouco conveniente, quando existem 10 autocarros diários da Rede de Expressos. Por razões históricas e operacionais, prefere a CP enviar os seus comboios para Figueira da Foz, destino para o qual tradicionalmente não há mercado;

O referido estudo, consultado no site <http://www.gazetacaldas.com/16419/a-supressao-dos-comboios-de-passageiros-na-linha-do-oeste-das-caldas-para-norte-estrategia-de-transportes-ou-emergencia-face-a-indigencia>, aponta ainda para um conjunto de propostas para melhoria do serviço, com vista à diminuição do prejuízo financeiro da linha do Oeste, que foram subscritas por uma plataforma alargada de municípios e de empresas da Região Oeste e do Pinhal Litoral:

- 1) Reformular a oferta comercial da linha do Oeste, nomeadamente quanto à grelha horária, nos seguintes moldes:
 - a) Eliminar a completa separação de horários e serviços que existe nas Caldas da Rainha entre os troços a sul e a norte, para a qual não existe qualquer razão objetiva. Existe procura intrarregional no eixo Torres Vedras – Leiria que é totalmente afastada com a atual situação de horários.
 - b) Privilegiar o destino “Coimbra-B” como destino a norte dos comboios do eixo Torres Vedras – Leiria (em detrimento da Figueira da Foz), assegurando ligações eficazes para o Porto e linha da Beira Alta.
 - c) Potenciar horários que permitam as ligações pendulares entre Marinha Grande e Leiria e entre Leiria e Coimbra, mercado para o qual não há resposta.
 - d) Assegurar uma adequada articulação com o transporte rodoviário de passageiros regional, funcionando de forma conjugada como “feeder” do ferroviário, particularmente nos casos de Alcobaca e Nazaré em relação à estação do Valado, e entre Leiria e Leiria-estação. Aqui os



municípios teriam um papel fundamental, demonstrando igualmente empenho na manutenção do serviço ferroviário.

- e) Promover uma estrutura tarifária coerente que não penalize as viagens com transbordos.

Estas medidas, de custo nulo ou muito reduzido permitiriam criar as condições para voltar a captar o mercado perdido ao longo de anos de péssimas decisões de gestão operacional, diminuindo o défice de exploração, o que necessariamente demoraria tempo, facto de que é preciso estar consciente.

2) A médio prazo, com investimentos modestos graduais:

- a) Instalação de sinalização eletrónica e telecomando das estações, com criação de zonas de cruzamento ativas, permitindo melhorar a gestão do tráfego, tornar mais fluida e segura a circulação e permitindo reduzir custos com pessoal das estações.
- b) Beneficiação do material circulante da linha, de forma a criar condições mais atrativas de transporte.
- c) Aumento da velocidade máxima para 140 e 160 km/h, essencialmente por medidas administrativas e eliminação/automatização de passagens de nível (apenas benéfico se conjugado com material circulante novo ou alugado).

A modernização da Linha do Oeste é um projeto de grande importância para a região, quer do ponto de vista do transporte de mercadorias, quer de passageiros (serviço regional), de modo a apoiar, por um lado a laboração das empresas (facilitando a receção de matérias-primas e combustíveis bem como o escoamento de produtos) e, por outro, permitindo alargar as bacias de emprego conferindo maior mobilidade nas deslocações casa-trabalho. A modernização da linha do Oeste deverá servir como fator de coesão e alavancagem da competitividade territorial, completando o corredor multimodal definido pelo IC1, desde Lisboa à Figueira da Foz.

A modernização da Linha permitirá reduzir a vulnerabilidade da mobilidade da região pela elevada dependência relativamente ao modo rodoviário e agilizando-a e tornando-a mais atrante, podendo contribuir para um maior protagonismo no contexto da mobilidade intra e inter-regional. As principais componentes do projeto de remodelação da linha do oeste incluem a eletrificação e renovação da via, supressão e reclassificação de passagens de nível, implementação de sinalização eletrónica, telecomunicações, sistema de controlo de velocidade, melhoria global das acessibilidades às estações.

A qualificação desta infraestrutura é essencial, promovendo padrões de mobilidade mais racionais, criando condições para a intensificação da utilização do transporte ferroviário, enquadrada numa estratégia de sustentabilidade ambiental e energética da Região.

Atente-se às vantagens desta opção, seja no domínio da redução dos custos de transporte seja na melhoria das condições de segurança. Trata-se de um projeto de largo espectro territorial,



estruturante para toda a Região Centro Litoral do país. Saliente-se o facto da Linha do Oeste representar uma população de cerca de 623 mil habitantes (valor aproximado da população do Oeste e Pinhal Litoral, de acordo com os Censos de 2011), o que demonstra bem a capacidade de potenciais utilizadores.

Neste âmbito é fundamental apresentar as conclusões de um documento desenvolvido por Manuel Margarido Tão, investigador da Universidade do Algarve, para o Departamento de Prospetiva e Planeamento e Relações Internacionais do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Documento de Trabalho Nº 11/2009, intitulado “conectividade Ferroviária nas Regiões Centro e Norte com Castela e Leão e Além-Pirinéus”, relacionada com a necessidade de otimizar o serviço de mercadorias do Porto da Figueira da Foz .

Este estudo apresenta a importância da qualificação da Linha do Oeste, já focada, e da necessidade de requalificação do Ramal de Cantanhede, que é “o segmento “Atlântico” da Linha da Beira Alta, nos seus 51 Km iniciais”. Este projeto permitira o encaminhamento direto de composições para a estação correlativa de Fontela/porto da Figueira da Figueira da Foz, onde se encontra o feixe de linhas do terminal portuário.

Neste sentido, prevê-se a construção de uma linha de uma concordância (2 Km), ligando diretamente o Ramal de Cantanhede à Linha do Oeste, sem passagem pela estação da Figueira da Foz. Refira-se que o Gabinete específico criado pela REFER para a modernização da Linha do Oeste, incluiu na sua esfera de competências o Ramal de Cantanhede, sugerindo uma fusão de ambos. Enfim, uma eventual fusão das linhas do Oeste e Beira Alta, por intermédio do Ramal de Cantanhede, conferiria à Área Metropolitana de Lisboa, um itinerário logístico, da capital a Vilar Formoso, o qual não sendo o mais direto, apresentaria, contudo, a vantagem de aceder aquele importante ponto fronteiriço sem utilização de qualquer troço da Linha do Norte.

Rede Ferroviária de Alta Velocidade

O projeto de Alta Velocidade faz parte da política europeia e nacional de transportes, com vista à implementação de um modo de transporte atrativo e ambientalmente mais favorável capaz de funcionar como uma alternativa ao transporte rodoviário, dominante e responsável por efeitos negativos significativos no ambiente, particularmente ao nível da emissão de gases e elevados consumos de combustível, ao qual se associam também maiores congestionamentos de tráfego e níveis de sinistralidade.

Embora o projeto se encontre suspenso pelo atual Governo importa mesmo assim caracteriza-lo devido à importância que poderá vir ainda a ter para o País caso seja retomado, mas também para a região onde se insere o concelho de Leiria.



Assim o projeto deverá contribuir para promover a criação de um sistema de transportes eficiente que servirá a população com mais rapidez, mais qualidade e maior segurança, contribuindo para alcançar um maior equilíbrio entre modos de transporte, ao longo do eixo de maior densidade populacional do País e nas deslocações internacionais, contribuindo significativamente para a redução dos tempos de percurso, da sinistralidade, da redução das emissões de gases com efeito de estufa. Estes efeitos positivos devem-se, sobretudo, à transferência de passageiros do modo rodoviário e, em menor escala, do modo aéreo, para o modo ferroviário.

Assim, relativamente à alta velocidade, a rede proposta (em bitola europeia) pelo Governo contempla duas ligações prioritárias que se previa virem a entrar em funcionamento dentro do horizonte temporal do PROT- Centro :

- Ligação Lisboa-Porto, exclusivamente dedicada ao tráfego de passageiros e com paragens intermédias na Ota (caso o Novo Aeroporto de Lisboa se venha a implantar nesta localização) e nas cidades – todas na Região Centro - de **Leiria, Coimbra e Aveiro**;
- Ligação Lisboa-Madrid, para tráfego misto (i.e. passageiros e mercadorias) e com paragem intermédia em Évora.

Deve notar-se que com a ligação Lisboa - Porto se pretende também descongestionar a Linha do Norte, melhorando assim as condições de circulação para comboios suburbanos, regionais e de mercadorias nesta infraestrutura.



Figura 30. Rede Ferroviária de Alta Velocidade

Fonte: RAVE

A viagem terá duração de 30 minutos para Lisboa e de 45 minutos para o Porto. Além disso a região ficará ligada ao norte de Espanha e a Madrid através das restantes linhas de AV a serem construídas. A estação de AV da região vai ser desenvolvida na freguesia da Barosa, na fronteira entre os concelhos de Leiria e da Marinha Grande.



Figura 31. Ligações da estação de AV com outros eixos de comunicação

Fonte: RAVE

Esta nova estação vai substituir a atual estação de Leiria na Linha do Oeste, que irá ser desativada. Está também prevista a construção de uma variante à Linha do Oeste em Leiria com cerca de 10.300 metros, encostada à Linha de Alta Velocidade, do lado poente, permitindo que a nova estação sirva simultaneamente as redes de alta velocidade e convencional. O troço da Linha do Oeste que passa hoje por Leiria será, então, desativado.

A nova estação assegurará a articulação entre a linha de AV e a linha do Oeste e como se encontra próxima de grandes eixos rodoviários como a A8, A17 e a N242, garante a intermodalidade que se deseja para uma infraestrutura destas.

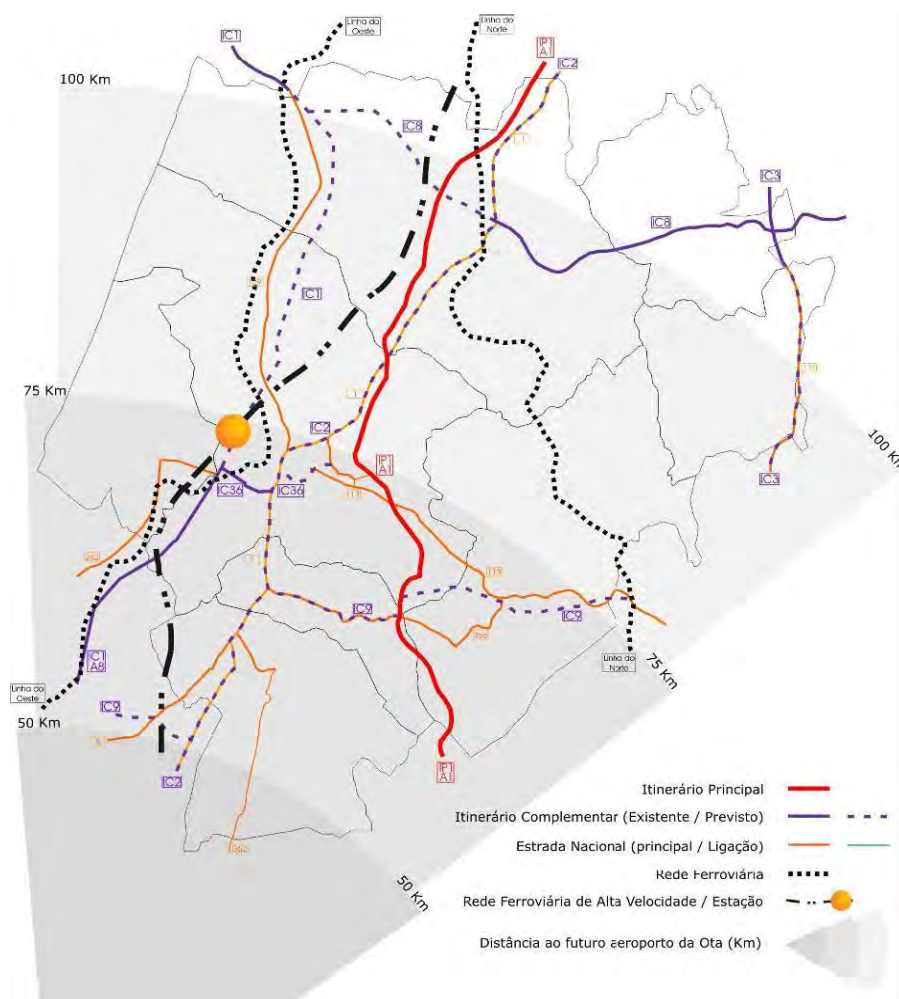


Figura 32. Integração do PRN2000 com a proposta de rede ferroviária proposta na sub-região de Leiria, ainda com a referência à localização do futuro aeroporto na Ota.

Fonte: Plano Estratégico para o território da Comunidade Urbana de Leiria - Diagnóstico, dezembro de 2007

O já referido estudo “conectividade Ferroviária nas Regiões Centro e Norte com Castela e Leão e Além-Pirinéus” focava igualmente a complementaridade da Linha do Oeste face ao projeto de Alta Velocidade:

“Toda a função coletora e de “rebatimento” da “alta velocidade” Norte-Sul na região de Leiria passará a fazer-se por intermédio de uma Linha do Oeste modernizada. Adicionalmente, e nesta perspetiva, a Linha do Oeste será objeto até 2014/2015, de uma operação integrada de modernização, ao abrigo do chamado “Plano de Ação do Oeste e Lezíria do Tejo”, estimada em 238 Milhões de Euros, contemplando a eletrificação e sinalização eletrónica do hiato existente entre Meleças e Lourçal, ao que se juntará um novo itinerário transversal de ligação Caldas-Santarém, através de Rio Maior (Asseiceira), local onde se prevê o estabelecimento de uma segunda correspondência com a futura LAV Norte-Sul.



Em Leiria-AV faculta-se correspondência entre a LAV Norte-Sul e a Linha do Oeste, inferindo-se uma tendência nítida para a formação de um novo aglomerado local (possivelmente “terciarizado” ou mesmo “quaternarizado”), nas imediações do novo terminal ferroviário, servindo ele próprio de núcleo aglutinador de uma futura conurbação Marinha Grande-Leiria.”



6. OUTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Transporte Marítimo

Porto da Figueira da Foz corresponde a uma infraestrutura constante do Sistema Portuário Nacional que se localiza na Região Centro, integrado na rede de portos secundários (juntamente com Viana do Castelo, Faro e Portimão), a infraestrutura é constituída por um terminal dedicado à movimentação de carga geral fracionada (Terminal de Carga Geral) e outro dedicado à movimentação de granéis sólidos, encontrando-se em construção um Terminal de Granéis Líquidos

Em matéria de acessibilidades rodoviárias, o Porto da Figueira da Foz encontra-se ligado à rede nacional através do IP 3, EN 109 e IC 8, sendo que a conclusão deste último troço que unirá o IC1/EN109 ao nó de Pombal permitirá melhorar a ligação ao IP 1/A 1 e ao interior do país. Do ponto de vista das acessibilidades ferroviárias, o Porto encontra-se servido desde 2001 por um ramal ligado à rede nacional (Linhas do Norte, Oeste e Beira Alta).

O Porto Comercial da Figueira, com boa acessibilidade a partir da A17, é uma interface de transporte que assume um papel importante no desenvolvimento socioeconómico da sub-região em que se insere a área-plano.

Transporte Aéreo

Em termos de infraestruturas para transportes aéreos, o concelho de Leiria possui atualmente dois aeródromos: Aeródromo da Base Aérea N.º 5 de Monte Real e Aeródromo de Marrazes.

O Aeródromo de Monte Real, inserido na Base Aérea n.º 5, tem critérios de servidão específicos que constam do Regulamento, dependendo os licenciamentos da prévia autorização do Comando da Base e do Chefe de Estado-maior da Força Aérea Portuguesa.

Não obstante, e segundo o PROT – Centro é de referir que a Base Aérea de Monte Real já celebrou no passado protocolos para utilização civil com a Associação de Municípios da Alta Estremadura (em 1997) e com o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (em 2005), os quais nunca foram ativados por estas entidades.

Assim, e em termos genéricos, pode dizer-se que a dotação regional em matéria de infraestruturas aeroportuárias se afigura globalmente suficiente para o desempenho das funções atualmente desempenhadas por este tipo de infra-estruturas, as quais estão essencialmente relacionadas com o



combate a incêndios, a proteção civil, a emergência médica, o trabalho aéreo e/ou a aviação desportiva e educacional.

Contudo, é importante frisar que as exigências impostas pelo Decreto-Lei nº 186/2007 de 10 de maio relativamente às condições de construção, certificação e exploração de aeródromos civis irão forçosamente justificar investimentos adicionais de requalificação até que estejam decorridos dois anos após a respetiva publicação para que as infraestruturas existentes possam continuar a desempenhar este tipo de funções.

Uma questão de natureza complementar mas naturalmente diferente está relacionada com a possibilidade de virem a ser criadas condições infraestruturais e de serviço para o desenvolvimento da aviação comercial na Região Centro. Muito embora não se disponha de estudos relativos à procura potencial deste mercado, verifica-se um razoável consenso entre os atores da Região Centro em torno da possibilidade de virem a ser criados um ou dois aeroportos regionais especificamente orientados para o segmento low cost (um no litoral e outro no interior) sendo que não esta posta de parte a abertura do aeródromo de Monte Real à aviação Civil.

A concretização de iniciativas deste tipo pressupõe necessariamente uma forte articulação entre agentes turísticos da Região Centro e operadores internacionais de transporte aéreo (low cost carriers), processo que se pode classificar ainda de embrionário e muito centrado na mera disponibilização de infraestruturas com condições adequadas para o efeito.



7. MOBILIDADE E TRANSPORTES

7.1. INTRODUÇÃO

“A mobilidade das pessoas para responder às necessidades de deslocação quotidiana ou ocasional é o resultado das suas opções e comportamentos face às condições de acessibilidade que lhes são proporcionadas pelo sistema de transportes em determinado território.

Pode dizer-se que a mobilidade depende do conjunto de condições e oportunidades que a organização do território – entendida como implantação de atividades e funções urbanas e das suas articulações no espaço – e o sistema de transportes – como conjunto de infraestruturas e de condições da sua utilização pelos diversos modos de transporte – proporcionam à realização de deslocações das pessoas, por motivos muito diversos (acesso a trabalho, escola, serviços e comércio, equipamentos, áreas de recreio e lazer, ou a áreas de encontro com outras pessoas, etc.).

Existe, portanto, uma estreita interdependência entre a organização do território, o sistema de transportes e as condições de mobilidade de pessoas e bens, cuja abordagem e resolução constitui um dos temas centrais do ordenamento do território, do planeamento do espaço urbano e do desenho do espaço público.” (*Guia Orientador - Acessibilidades, Mobilidade e Transportes nos Planos Orientadores de Ordenamento do Território, março 2011*)

Enquanto organizadores da forma de concentração, de promoção económica e de fatores de competitividade sólidos e de espaço de influência de cidades, os sistemas de urbano territoriais devem ser entendidos como um fundamental elemento estratégico de progresso e desenvolvimento.

A problemática da densidade torna-se um problema na observação que se faz às carências de desenvolvimento. Regiões com baixa densidade populacional, falta de agentes qualificados que se dirigem para áreas de maior dinamismo, centros urbanos com falta de modelo de desenvolvimento urbano, baixa densidade de relações estratégicas sustentáveis e de complementaridade com outros sistemas urbanos, parecem ser ângulos negativos que se põem no desenvolvimento destas.

Mas, na era da informação e da mobilidade cujo crescimento é francamente exponencial têm vindo a alterar-se os horizontes espaciais de referência alterando-se a noção territorial que temos até hoje. Em simultâneo com a mobilidade e rapidez de informação, afigura-se como imperativo a mobilidade, rapidez, conforto e segurança de pessoas, bens e serviços. Estas condições são capazes de inverter os aspetos mais restritivos ao desenvolvimento regional.



Neste teor e no prosseguimento de um desenvolvimento acompanhado, sustentado e proporcionador de efeitos de coesão territorial, os meios de transporte são indispensáveis e constituem a base do sistema de mobilidade de pessoas e mercadorias.

Como pedra basilar dos meios de transporte temos as infraestruturas e vias de comunicação que permitem a articulação e fluxo de movimentos de transportes.

É natural que a melhoria das infraestruturas de comunicação e transporte constituam anseios das comunidades e sejam entendidos como formas de coesão territorial.

Simultaneamente a Coesão Social estará associada à já referida coesão territorial, para a qual o sistema de comunicações e transportes tanto contribuem.

Torna-se evidente na contemporaneidade que a mobilidade de pessoas associada a outras vantagens – emprego, habitação e outras – constitui um importante fator de competitividade dos indivíduos, empresas, territórios e cidades.

Os transportes são um elemento fundamental na estruturação do desenvolvimento das pessoas e dos territórios. Por seu lado, assegurar que os territórios assentam em bases de proximidade são elementos fundamentais para o estabelecimento de conexões imediatas e na obtenção de sinergias locais.

Leiria apresenta boas condições de comunicação, as vias existentes dotam este concelho de boas acessibilidades, o que constitui, de resto, uma potencialidade, com consequências imediatas na forma de comunicar, comercializar e distribuir.

Assumir a sua posição favorável relativamente à Região Centro, potenciado pelo atravessamento pela A 1, A 8 e A 17, traduz-se em potencialidades de criar redes de comunicação e ligações intermunicipais com os concelhos vizinhos para que de facto consiga estabelecer, reforçar e diversificar a sua rede relacional com os centros urbanos vizinhos. Em complemento é imprescindível qualificar os transportes, de forma a robustecer as comunicações internas e as ligações dos diferentes pontos do concelho com a região envolvente.

A criação de dinâmicas de rede torna-se fundamental em territórios cujos contextos se enquadram de forma multirrelacional. Estas redes são potenciadas através da concretização efetiva de sistemas de transportes e de comunicação que interligam os diversos pontos do território e as suas sedes de atividades humanas.



O estabelecimento destas dinâmicas propicia o crescimento das chamadas economias de escala, que garantem fatores de sucesso, de competitividade, mas que só são conseguidas por intermédio de melhoradas condições de acessibilidade e mobilidade em território concelhio bem como supramunicipal.

7.2. PADRÕES DE MOBILIDADE

Procura-se aqui sistematizar o entendimento das dinâmicas existentes e das suas tendências, bem como dos problemas e reptos que se colocam relativamente às acessibilidades e à mobilidade. Neste campo resultou importante a escolha dos indicadores de mobilidade bem como as práticas que afetam o Concelho de Leiria os principais meios de transporte utilizados nas deslocações por motivos de trabalho e estudo e o tempo médio gasto nessas deslocações.

7.2.1. PROPORÇÃO DE POPULAÇÃO RESIDENTE QUE TRABALHA OU ESTUDA NOUTRO MUNICÍPIO

Através da análise do local de trabalho e estudo percebe-se um pouco as dinâmicas de mobilidade existentes, isto é, se os principais movimentos pendulares ocorrem intrafreguesia(s), interfreguesia(s) e/ou entre o Município e outros.

Dos dados presentes no quadro seguinte, e referindo-nos ao período censitário de 2001, conclui-se que o maior número de pessoas que trabalham ou estudam fá-lo na freguesia de residência, no entanto um número significativo também trabalha ou estuda noutras freguesias do concelho. É de referir que este parâmetro registou um forte acréscimo entre 1991 e 2001 – 39,3%, o que induz a um aumento dos tempos e distâncias de deslocação, para além do aumento do número de residentes a efetuar este tipo de deslocações. Salienta-se ainda que, as deslocações para os locais de trabalho e estudo noutro Município registaram um grande crescimento entre 1991-2001, na ordem dos 80%.

Da análise conjunta da Região Centro e Sub-região Pinhal Litoral verificamos que ocorreram dinâmicas idênticas em termos de variações entre os dois períodos censitários.



Tabela 10. População residente empregada ou estudante segundo o local de trabalho ou estudo

Unidade Geográfica	Na freguesia onde reside			Noutra freguesia do município onde reside			Noutro Município			No estrangeiro		
	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %
Região Centro	736 777	647 269	-12,1	346 885	432 127	24,6	155 248	296 991	91,3	x	15 856	n.a.
Pinhal Litoral	82 366	82 866	0,6	31 874	45624	43,1	15 373	29 812	93,9	x	1213	n.a.
Leiria	32 277	34 823	7,9	22 790	31 739	39,3	6 923	12 430	79,5	x	532	n.a.

Fonte: INE, Censos 1991-2001

Como foi referido anteriormente, o Município viu a quantidade de residentes a deslocar-se por motivos de trabalho e estudo para outros municípios aumentar consideravelmente. Em termos absolutos, Marrazes (1782 pessoas), Maceira (1551 pessoas) e Leiria (1610 pessoas) constituem as freguesias cuja população residente se desloca em maior número para fora do Município com as finalidades mencionadas. Em termos de variação verificada entre os anos de 1991 e 2001, a freguesia de Milagres (533,3%), Pousos (443,8%) e Santa Eufémia foram as que sentiram um maior incremento de população a procurar outros municípios para trabalhar e estudar. Na freguesia de Monte Real verificou-se a situação inversa com uma redução de 3,2%.



Tabela 11. População residente por freguesia empregada ou estudante segundo o local de trabalho ou estudo

Unidade Geográfica	Na freguesia onde reside			Noutra freguesia do município onde reside			Noutro Município			No estrangeiro		
	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %
Amor	975	1225	25,6	1216	1173	-3,5	567	593	4,6	x	38	n.a.
Arrabal	739	667	-9,7	608	801	31,7	132	312	136,4	x	8	n.a.
Azoia	577	513	-11,1	646	739	14,4	141	273	93,6	x	11	n.a.
Barosa	311	341	9,6	642	686	6,9	110	166	50,9	x	19	n.a.
Barreira	455	560	23,1	933	1243	33,2	111	303	173	x	15	n.a.
Boa Vista	510	447	-12,4	443	658	48,5	38	132	247,4	x	9	n.a.
Caranguejeira	1503	1688	12,3	777	1087	39,9	120	433	260,8	x	18	n.a.
Carvide	504	488	-3,2	274	587	114,2	476	607	27,5	x	19	n.a.
Coimbrão	443	442	-0,2	189	484	156,1	267	191	-28,5	x	15	n.a.
Colmeias	1132	1377	21,6	582	608	4,5	167	331	98,2	x	18	n.a.
Cortes	699	591	-15,5	1113	1173	5,4	109	250	129,4	x	2	n.a.
Leiria	6984	6272	-10,2	1037	1747	68,5	697	1610	131	x	54	n.a.
Maceira	3788	3587	-5,3	930	1149	23,5	1275	1551	21,6	x	24	n.a.
Marrazes	4238	5655	33,4	3810	6935	82	428	1782	316,4	x	80	n.a.
Milagres	525	708	34,9	914	1041	13,9	24	152	533,3	x	10	n.a.
Monte Real	587	779	32,7	400	701	75,3	310	300	-3,2	x	14	n.a.
Monte Redondo	1133	1512	33,5	783	929	18,6	253	319	26,1	x	41	n.a.
Ortigosa	327	427	30,6	585	652	11,5	33	73	121,2	x	13	n.a.
Parceiros	610	718	17,7	920	1342	45,9	96	258	168,8	x	17	n.a.
Pousos	1363	1820	33,5	2149	2651	23,4	121	658	443,8	x	27	n.a.
Regueira de Pontes	455	522	14,7	732	924	26,2	26	98	276,9	x	5	n.a.
Santa Catarina da Serra	1047	1340	28	279	441	58,1	675	828	22,7	x	26	n.a.
Santa Eufémia	396	471	18,9	777	953	22,7	35	144	311,4	x	10	n.a.
Souto da Carpalhosa	1096	996	-9,1	935	1295	38,5	114	218	91,2	x	13	n.a.
Bajouca	462	448	-3	279	564	102,2	173	264	52,6	x	3	n.a.
Bidoeira de Cima	660	516	-21,8	392	548	39,8	112	199	77,7	x	2	n.a.
Memória	176	147	-16,5	125	160	28	51	79	54,9	x	2	n.a.
Carreira	410	377	-8	256	363	41,8	78	82	5,1	x	16	n.a.
Chainça	172	189	9,9	64	105	64,1	184	224	21,7	x	3	n.a.
Leiria	32277	34823	7,9	22790	31739	39,3	6923	12430	79,5	x	532	n.a.

Fonte: INE, Censos 1991-2001

Relativamente ao número de habitantes que, para trabalhar e estudar, se deslocam dentro território municipal, mas para freguesias que não as de sua residência é nas freguesias de Marrazes (6935 residentes), Pousos (2651 residentes) e Leiria (1747 residentes) que se revela mais significativo. No entanto, apenas na freguesia de Amor, houve uma diminuição de 3,5%.



7.2.2. TEMPO GASTO EM MÉDIA NAS DESLOCAÇÕES - TRABALHO/ESTUDO

Através da figura abaixo apresentada conclui-se que a maioria das deslocações para os locais de trabalho e estudo dos residentes no concelho de Leiria (57%) tem uma duração média que vai até aos 15 minutos, o mesmo acontece nas outras unidades de análise, Região Centro (55%) e Pinhal Litoral (60%), seguindo-se às deslocações de 16 a 30 min.

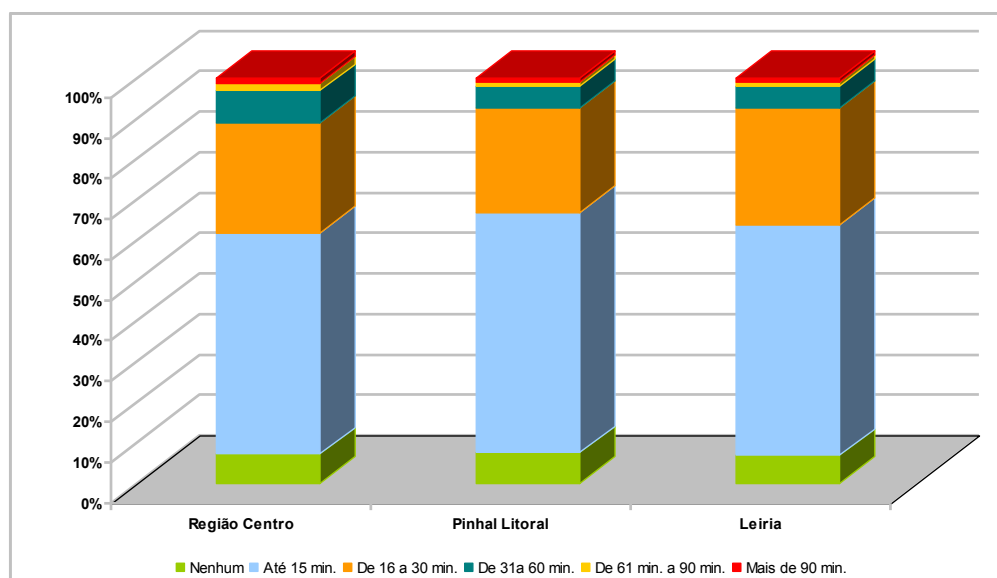


Gráfico 1. Tempo Gasto em Média numa ida para o local de trabalho/estudo

Fonte: INE, Censos 1991-2001

Ainda no que se refere aos tempos médios das deslocações realizadas verifica-se que, do ano de 1991 para o de 2001, diminuíram as deslocações que não implicavam qualquer gasto de tempo e aquelas cuja duração ia além dos 31 minutos.

Tabela 12. Tempo Gasto em Média numa Ida para o local de trabalho/estudo

Unidade Geográfica	Tempo Gasto em Média																	
	Nenhum			Até 15 min.			De 16 a 30 min.			De 31a 60 min.			De 61 min. a 90 min.			Mais de 90 min.		
	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %
Região Centro	152466	93754	-39	612765	713975	16,5	331708	355 428	7,2	91505	102072	11,5	x	22+870	n.a.	x	18 342	n.a.
Pinhal Litoral	12692	11426	-10	72649	89887	23,7	33894	39105	15,4	6785	8335	22,8	x	1483	n.a.	x	1439	n.a.
Amor	386	194	-49,7	914	1535	67,9	1343	1018	-24,2	61	108	77	x	18	n.a.	x	17	n.a.
Arrabal	155	58	-62,6	755	776	2,8	495	697	40,8	47	155	229,8	x	17	n.a.	x	7	n.a.
Azoia	115	126	9,6	903	913	1,1	299	371	24,1	28	42	50	x	17	n.a.	x	8	n.a.
Barosa	97	71	-26,8	428	733	71,3	450	280	-37,8	52	36	-30,8	x	12	n.a.	x	6	n.a.
Barreira	145	114	-21,4	809	1163	43,8	472	632	33,9	49	64	30,6	x	13	n.a.	x	22	n.a.
Boa Vista	84	79	-6	686	671	-2,2	177	370	109	21	46	119	x	9	n.a.	x	8	n.a.
Caranguejeira	304	246	-19,1	1148	1605	39,8	805	971	20,6	86	240	179,1	x	26	n.a.	x	17	n.a.
Carvide	176	97	-44,9	438	703	60,5	494	725	46,8	116	95	-18,1	x	8	n.a.	x	7	n.a.
Coimbrão	72	151	109,7	428	466	8,9	226	297	31,4	150	145	-3,3	x	12	n.a.	x	9	n.a.
Colmeias	269	348	29,4	935	1164	24,5	499	530	6,2	127	157	23,6	x	26	n.a.	x	10	n.a.
Cortes	181	151	-16,6	801	920	14,9	860	711	-17,3	59	116	96,6	x	10	n.a.	x	21	n.a.
Leiria	431	412	-4,4	5904	5820	-1,4	1887	2167	14,8	289	409	41,5	x	179	n.a.	x	79	n.a.
Maceira	449	427	-4,9	3460	3936	13,8	1795	1439	-19,8	202	179	-11,4	x	23	n.a.	x	27	n.a.
Marrazes	424	493	16,3	5423	8694	60,3	2124	3636	71,2	301	651	116,3	x	146	n.a.	x	167	n.a.
Milagres	138	119	-13,8	618	909	47,1	537	655	22	129	105	-18,6	x	14	n.a.	x	38	n.a.
Monte Real	126	182	44,4	602	819	36	416	541	30	116	105	-9,5	x	9	n.a.	x	33	n.a.
Monte Redondo	197	204	3,6	766	1274	66,3	618	788	27,5	349	298	-14,6	x	29	n.a.	x	22	n.a.
Ortigosa	51	154	202	327	513	56,9	509	397	-22	47	46	-2,1	x	4	n.a.	x	10	n.a.
Parceiros	118	117	-0,8	977	1475	51	445	535	20,2	53	62	17	x	25	n.a.	x	10	n.a.
Pousos	175	300	71,4	2024	2810	38,8	1174	1416	20,6	172	262	52,3	x	60	n.a.	x	53	n.a.
Regueira de Pontes	71	107	50,7	758	897	18,3	340	414	21,8	26	60	130,8	x	8	n.a.	x	5	n.a.
Santa Catarina da Serra	279	327	17,2	1121	1457	30	497	590	18,7	45	102	126,7	x	20	n.a.	x	15	n.a.
Santa Eufémia	64	109	70,3	614	865	40,9	443	442	-0,2	65	83	27,7	x	10	n.a.	x	3	n.a.
Souto da Carpalhosa	177	213	20,3	917	1068	16,5	763	910	19,3	223	206	-7,6	x	22	n.a.	x	16	n.a.
Bajouca	43	57	32,6	409	458	12	244	592	142,6	207	104	-49,8	x	16	n.a.	x	30	n.a.
Bidoeira de Cima	328	131	-60,1	383	618	61,4	317	343	8,2	119	130	9,2	x	16	n.a.	x	8	n.a.
Memória	37	33	-10,8	106	153	44,3	132	118	-10,6	65	43	-33,8	x	5	n.a.	x	2	n.a.



Carreira	98	66	-32,7	370	400	8,1	194	240	23,7	65	75	15,4	x	9	n.a.	x	6	n.a.
Chainça	40	106	165	278	314	12,9	84	61	-27,4	9	12	33,3	x	4	n.a.	x	2	n.a.
Leiria	5230	5192	-0,7	33302	43129	29,5	18639	21886	17,4	3278	4136	26,2	x	767	n.a.		658	n.a.

Fonte: INE, Censos 1991-2001



7.2.3. MODOS DE TRANSPORTES

O modo de transporte mais utilizado no Concelho de Leiria é, à semelhança das restantes unidades geográficas que aqui se apresentam, o automóvel particular ainda que, aqui, este tenha um peso ligeiramente maior, 61%. Por sua vez, no que toca ao segundo modo de transporte mais utilizado nas deslocações para os locais de estudo e trabalho, surgem as deslocações a Pé (19%) e as deslocações de autocarro (9,1%), como se pode constatar através do quadro e figura abaixo apresentados.

Tabela 13 - Modo de Transporte utilizado nas deslocações para o local de trabalho/estudo

Unidade Geográfica	Nenhum, vai a pé	Motociclo ou Bicicleta	Autocarro	Comboio	Transporte Coletivo da Escola ou Empresa	Automóvel Particular	Outros
Região							
Centro	24,1	5,5	10,9	1,3	5,1	52,1	1
Pinhal							
Litoral	20,4	6,7	7,7	0,3	5,4	58,7	0,8
Leiria	18,9	5,6	9,1	0,1	4,5	61,1	0,8

Fonte: INE, Censos 2001

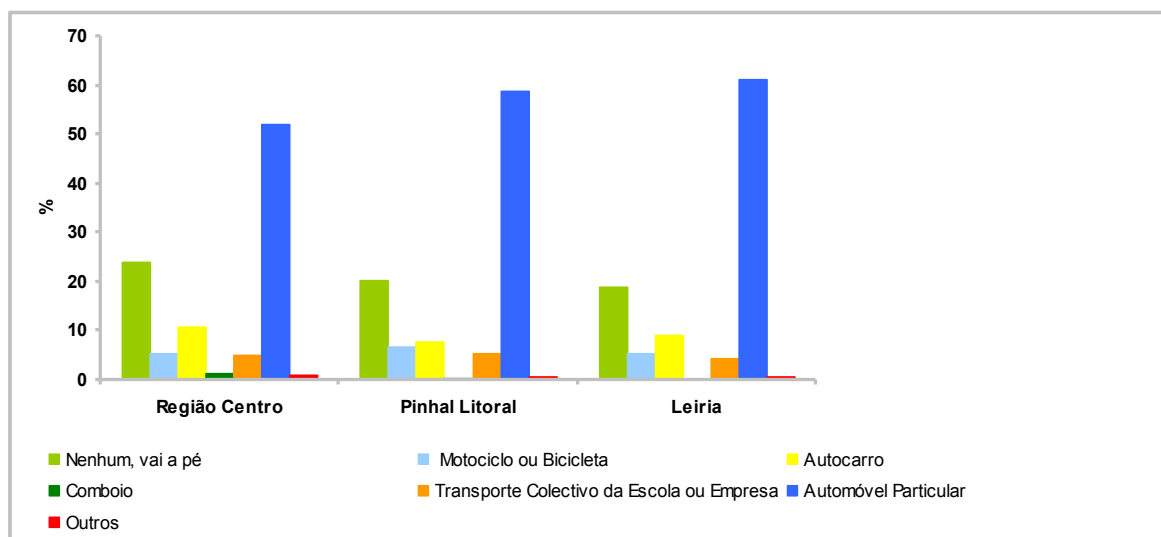


Gráfico 2. Modo de Transporte utilizado nas deslocações para o local de trabalho/estudo

Fonte: INE, Censos 2001

Analisando a tabela seguinte, o qual reflete a evolução ocorrida entre os anos de 1991 e 2001 nos modos de transporte utilizados para efetuar as deslocações com motivos de trabalho e estudo,



constata-se que todos os modos de transporte perderam peso em todas as unidades geográficas em estudo, com exceção do modo de transporte em carro particular. Em 2001, a utilização deste modo de transporte no município de Leiria aumentou para mais do dobro daquela que ocorria em 1991.

Ainda sobre os modos de transporte utilizados, mas tendo como unidades de análise as freguesias do Concelho de Leiria, verifica-se que a utilização do automóvel particular nas deslocações para os locais de trabalho e estudo tem um peso mais acentuado nas freguesias de Pousos (71,3%), Marrazes (70,9%) e Parceiros (69,9%). Pelo contrário, é nas freguesias de Bajouca (43,9%) e Coimbrão (42,5%) que se regista uma menor utilização deste modo de transporte que apesar de, à semelhança de todas as outras freguesias, ser o mais utilizado, nesta, a diferença entre o uso do automóvel e os restantes modos de transporte é menos sentida.

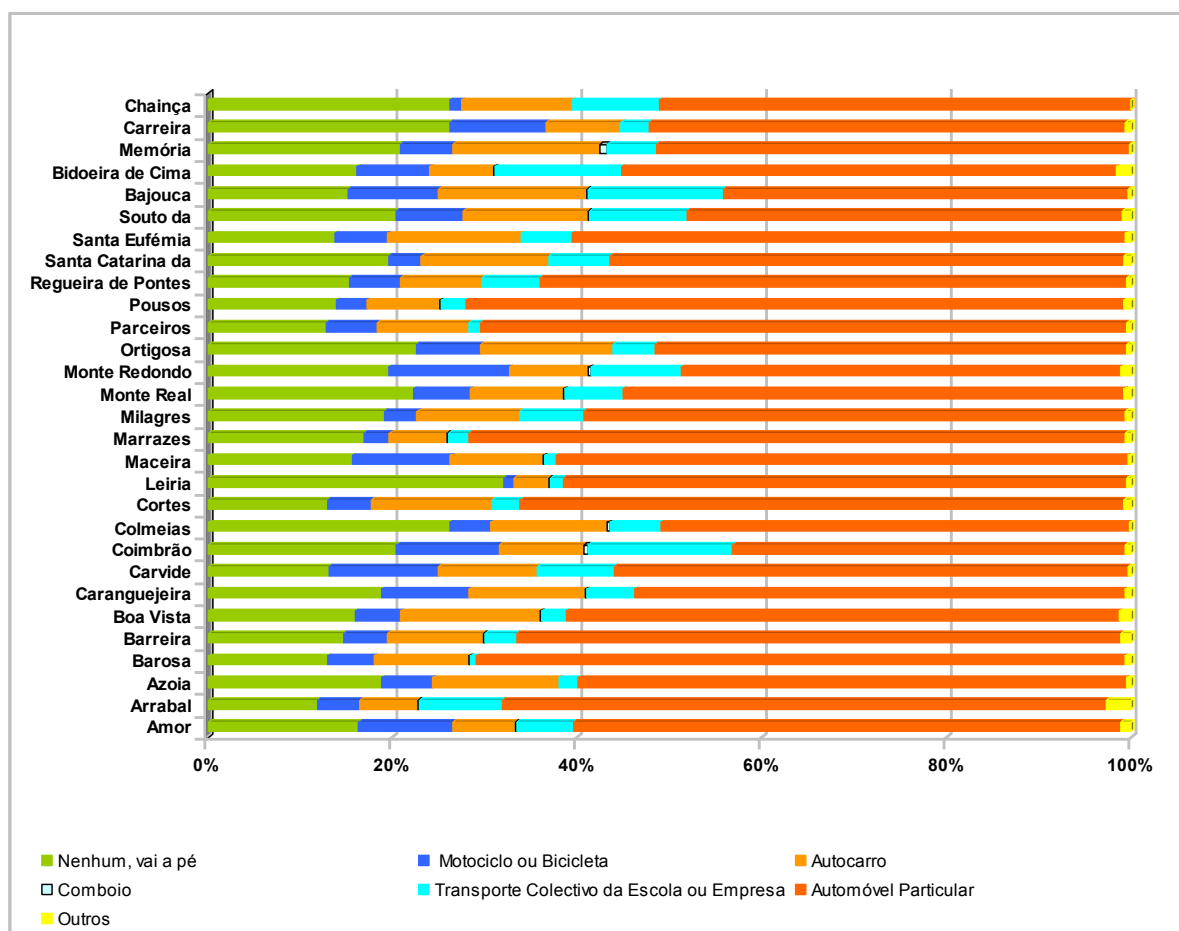


Gráfico 3. Modo de Transporte utilizado nas deslocações para o local de trabalho/estudo, por freguesia

Fonte: INE, Censos 2001

Tabela 14. Modo de Transporte utilizado nas deslocações para o local de trabalho/estudo, 1991-2001

Unidade Geográfica	Modo de Transporte																				
	Nenhum, vai a pé			Motociclo ou Bicicleta			Autocarro			Comboio			Transporte Coletivo da Escola ou Empresa			Automóvel Particular			Outros		
	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %
Região Centro	519812	314520	-39,5	159 919	72289	-54,8	x	142207	n.a.	23110	16355	-29,2	76296	66995	-12,2	277551	681252	145,5	13326	12823	-3,8
Pinhal Litoral	45762	30901	-32,5	24914	10092	-59,5	x	11643	n.a.	743	426	-42,7	7223	8266	14,4	35333	89090	152,1	861	1257	46
Amor	727	473	-34,9	621	293	-52,8	x	198	n.a.	6	1	-83,3	97	180	85,6	619	1711	176,4	11	34	209,1
Arrabal	417	203	-51,3	236	78	-66,9	x	109	n.a.	0	1	n.c.	93	155	66,7	542	1118	106,3	7	46	557,1
Azoia	365	279	-23,6	210	81	-61,4	x	201	n.a.	x	x	x	64	32	-50	448	877	95,8	25	7	-72
Barosa	215	148	-31,2	126	57	-54,8	x	117	n.a.	2	1	-50	73	8	-89	420	799	90,2	7	8	14,3
Barreira	361	295	-18,3	179	94	-47,5	x	209	n.a.	4	3	-25	88	72	-18,2	532	1311	146,4	1	24	2300
Boa Vista	283	189	-33,2	86	58	-32,6	x	178	n.a.	0	2	n.c.	43	33	-23,3	324	708	118,5	13	15	15,4
Caranguejeira	811	583	-28,1	580	296	-49	x	392	n.a.	1	1	0	131	164	25,2	606	1646	171,6	12	23	91,7
Carvide	332	215	-35,2	482	192	-60,2	x	177	n.a.	1	0	n.c.	87	135	55,2	201	909	352,2	9	7	-22,2
Coimbrão	285	221	-22,5	245	120	-51	x	99	n.a.	5	5	0	112	169	50,9	144	459	218,8	3	7	133,3
Colmeias	712	586	-17,7	220	98	-55,5	x	284	n.a.	4	6	50	90	122	35,6	531	1134	113,6	16	5	-68,8
Cortes	424	250	-41	297	92	-69	x	252	n.a.	2	0	n.c.	92	59	-35,9	739	1261	70,6	9	15	66,7
Leiria	4133	2899	-29,9	197	100	-49,2	x	342	n.a.	21	21	0	293	132	-54,9	3574	5528	54,7	14	44	214,3
Maceira	1401	943	-32,7	2325	643	-72,3	x	607	n.a.	11	3	-72,7	197	78	-60,4	1497	3735	149,5	18	22	22,2
Marrazes	2760	2324	-15,8	621	388	-37,5	x	852	n.a.	20	24	20	308	317	2,9	3442	9780	184,1	25	102	308
Milagres	406	351	-13,5	267	66	-75,3	x	204	n.a.	1	1	0	76	128	68,4	373	1077	188,7	5	13	160
Monte Real	423	375	-11,3	210	104	-50,5	x	171	n.a.	3	4	33,3	111	105	-5,4	245	917	274,3	3	13	333,3
Monte Redondo	683	514	-24,7	590	340	-42,4	x	225	n.a.	18	6	-66,7	222	254	14,4	295	1245	322	10	31	210
Ortigosa	202	254	25,7	181	77	-57,5	x	162	n.a.	4	0	n.c.	92	51	-44,6	203	574	182,8	14	6	-57,1
Parceiros	357	284	-20,4	287	123	-57,1	x	222	n.a.	4	0	n.c.	45	29	-35,6	557	1554	179	7	12	71,4
Pousos	867	684	-21,1	436	164	-62,4	x	384	n.a.	8	3	-62,5	129	132	2,3	1544	3492	126,2	15	42	180
Regueira de Pontes	319	228	-28,5	230	83	-63,9	x	131	n.a.	2	1	-50	48	94	95,8	351	946	169,5	4	8	100
Santa Catarina da Serra	647	491	-24,1	299	90	-69,9	x	345	n.a.	6	2	-66,7	211	166	-21,3	539	1394	158,6	21	23	9,5

Santa Eufémia	228	208	-8,8	245	86	-64,9	x	219	n.a.	3	0	n.c.	58	83	43,1	403	905	124,6	7	11	57,1
Souto da Carpalhosa	772	496	-35,8	464	176	-62,1	x	332	n.a.	7	3	-57,1	160	257	60,6	353	1147	224,9	33	24	-27,3
Bajouca	306	191	-37,6	274	122	-55,5	x	202	n.a.	0	3	n.c.	125	183	46,4	126	552	338,1	0	4	n.c.
Bidoeira de Cima	494	202	-59,1	219	97	-55,7	x	86	n.a.	0	3	n.c.	72	171	137,5	229	667	191,3	1	20	1900
Memória	140	74	-47,1	41	20	-51,2	x	56	n.a.	0	3	n.c.	8	19	137,5	81	181	123,5	6	1	-83,3
Carreira	319	209	-34,5	170	82	-51,8	x	65	n.a.	1	0	n.c.	35	24	-31,4	110	411	273,6	3	5	66,7
Chainça	134	131	-2,2	46	6	-87	x	60	n.a.	2	0	n.c.	60	47	-21,7	153	255	66,7	2	0	n.c.
Leiria	19523	14300	-26,8	10384	4226	-59,3	x	6881	n.a.	743	426	-42,7	3220	3399	5,6	19181	46293	141,3	301	572	90

Fonte: INE, Censos 1991-2001



7.3. GESTÃO DA MOBILIDADE

A cidade de Leiria acaba de encerrar um ciclo de alguns anos em que uma série de intervenções de fundo foram levadas a cabo ao nível do espaço urbano e do sistema de transportes. O programa Polis resultou na reconversão urbanística do eixo centrado no curso do rio Lis ao longo de toda a cidade, criando uma continuidade no espaço urbano que faltava à qualidade de vida urbana da cidade. Ao nível do sistema de transportes, uma série de intervenções ao nível da rede rodoviária, da rede de transportes públicos e do sistema de estacionamento criou novas e melhoradas condições de funcionamento do sistema.

Estas intervenções induzem a introdução de uma abordagem mais focada na gestão do sistema e menos centrada na resolução de problemas pontuais, pretendendo-se garantir o desenvolvimento e implementação de uma efetiva ferramenta de gestão de mobilidade, baseada no conceito de mobilidade sustentável.

A mudança de paradigma foi sustentada por um conjunto de estudos estratégicos ou sectoriais, dos quais se enumeram os mais decisivos:

- Estudo de Otimização do Funcionamento do Sistema de Transportes da Cidade de Leiria – desenvolvido através de um protocolo entre a Câmara Municipal de Leiria e a Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra (FCTUC), entre 1998 e 2001.

O Estudo resultou na definição da rede rodoviária estruturante da Área Urbana de Leiria e em propostas que permitiram a eliminação de um conjunto de pontos críticos de congestionamento da cidade;

- Plano Estratégico do Programa Polis, elaborado pela Planorma, cujo âmbito territorial englobou o Centro de Leiria;
- Organização da Rede Viária do Concelho de Leiria – desenvolvido através de um acordo de colaboração entre a Câmara Municipal de Leiria e a Escola Superior de Tecnologia e Gestão (ESTG) do Instituto Politécnico de Leiria, entre 2002 e 2004.

Este Estudo retomou os resultados do anteriormente realizado pela FCTUC e permitiu a definição da rede rodoviária do concelho (em ambiente SIG), documento essencial para o processo de revisão do PDM de Leiria;



- Estudo de Mobilidade e Transportes no Concelho de Leiria – estudo financiado pela DGTT, foi desenvolvido em parceria pela Câmara Municipal de Leiria, a ESTG e a Perform Energia.

Resultados principais do estudo: implementação do serviço “mobilis – Circular Urbana de Leiria” em 2005; reestruturação das restantes carreiras urbanas em 2008;

- Projeto T.a.T. (Candidatura ao Programa STEER, Key Action VKA) – teve como objetivo a identificação dos padrões de mobilidade dos alunos do campus 2 do IPL e desenvolver estratégias para diminuir a dependência do Transporte Individual. O consórcio nacional foi constituído pela Câmara Municipal de Leiria, Enerdura – Agência Regional de Energia da Alta Estremadura e Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Leiria.

O estudo teve como principais resultados a divulgação intensiva do serviço “mobilis”, que levou ao aumento do número de utentes e a implementação do sistema de utilização coletiva de bicicletas;

- Projeto Mobilidade Sustentável – Projeto de Iniciativa da Agência Portuguesa do Ambiente, que englobava a participação do Município e de uma Universidade. Ao Município de Leiria foi atribuído a parceria do Instituto Politécnico de Leiria, por via da ESTG. O estudo tinha como objetivo estabelecer os princípios da política de gestão da mobilidade e o acréscimo da utilização de modos suaves.

O estudo teve como principais resultados a proposta de rede ciclável do Concelho de Leiria e a proposta de linha azul (serviço público de transportes no Centro de Leiria);

- Plano Municipal e Plano Local de Promoção de Acessibilidade – Projetos com candidatura aprovada ao QREN – Programa Operacional Potencial Humano – Eixo Prioritário 6, Tipologia de Intervenção 6.5;
- Projeto Eco-Cidade, elaborado pelos serviços do Município. O projeto tem como objetivo promover intervenções para devolver ao peão o espaço urbano que o automóvel tem vindo a ocupar, alterando a fisionomia das zonas de circulação, moldando à sua medida o desenho das ruas, praças e outras áreas públicas.

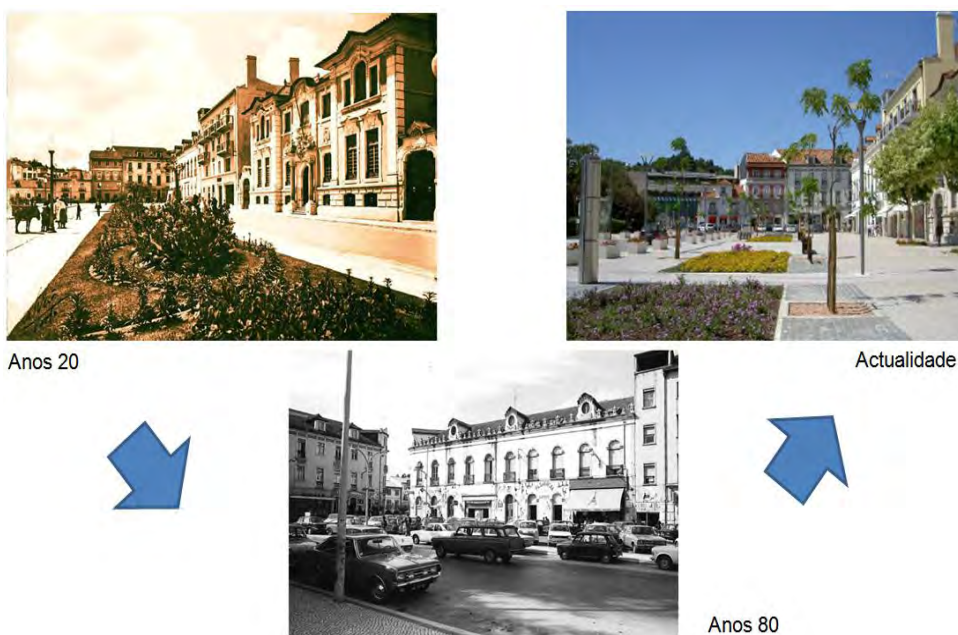


Figura 33. Novo paradigma da gestão da mobilidade na Cidade: Repedonalização do Centro de Leiria

Outros projetos estão a ser elaborados ou iniciados:

- Estudo de reestruturação da rede urbana concessionada de transportes públicos coletivos de passageiros, da responsabilidade da Rodoviária do Tejo, S.A.;
- Projeto Cidade e Vilas de Excelência - Este projeto pretende ser, na sua materialização, uma forma do Município incrementar a utilização da bicicleta, ajudar com base na qualificação das acessibilidades a novas dinâmicas comerciais e turísticas e assegurar com solidez a imprescindível preparação do QREN/QEC 2014 - 2020. O Município escolheu os seguintes temas:
 - Tema 2: Cidade ou Vila Ciclável e de Mobilidade Amigável, com os eixos:
 - Definição da área da cidade ou vila a, prioritariamente, estimular o uso quotidiano da bicicleta e dar condições de mobilidade ciclável em segurança, seja através de canais exclusivos dedicados ou circulação mista devidamente sinalizada;
 - As medidas podem possuir um carácter zonal, por contraponto com o conceito de corredores, nomeadamente através da definição do conceito de Zona 30.
 - Tema 3: Cidade ou Vila de Regeneração e Vitalidade Urbana, com os eixos:



- Organização e implementação de ações de dinâmica económica local e inversão positiva da procura em meio urbano através do conceito de Centro Comercial ao Ar Livre mapificando a(s) área(s), desenvolvendo a estratégia e as parcerias e criando dinâmicas adequadas;
- Intervenções de qualificação do espaço público, ou no edificado, potenciadoras da recuperação dos espaços económicos e socioculturais envolventes.

7.3.1. CIRCULAÇÃO PEDONAL

As intenções de pedonalização do centro da cidade (ainda não concretizadas na totalidade) estão presentes nas várias decisões da câmara municipal dos últimos 25 anos, cuja estratégia tem sido proceder de forma faseada à pedonalização das áreas centrais de Leiria, em articulação com o Centro Histórico assegurando contudo o acesso a moradores e a veículos prioritários. É ter como objetivo uma cidade acessível, a partir do seu núcleo central. Mas não passará de intenção se não for feita uma correta abordagem às pessoas. As cidadãs e cidadãos são o epicentro de uma vida urbana multifacetada, participada, solidária dinâmica e amiga do ambiente.

O processo iniciou-se no final dos anos 80 com a pedonalização da Rua D. Dinis, inserida numa candidatura ao PRAUD, ainda na sequência do trabalho do GTL. Seguiram-se a Rua da Graça, Rua Vasco da Gama e Rua Francelino Pimentel na envolvente da Caixa Geral de Depósitos, tendo sido estabelecido sucessivamente o fecho das ruas perpendiculares à Praça Rodrigues Lobo, cujo pedonalização foi totalmente conseguida já no âmbito do PROCOM nos anos 90.

Com a elaboração do plano estratégico do Programa Polis, foi estabelecido uma forte intenção de proceder à ligação da cidade histórica ao rio e à sua margem direita, tirando partido dos vários atravessamentos pedonais existentes, conseguindo pelo desnivelamento viário do Rossio a pedonalização do Largo 5 de Outubro e Jardim Luís de Camões. Numa fase inicial a proposta de pedonalização abrangia a Av. Heróis de Angola até ao Teatro José Lúcio da Silva.

Esta intenção projetada na primeira versão do Plano de Pormenor de Leiria Centro, não foi no entanto implementada, atendendo aos resultados da participação pública na avaliação das propostas do plano, que recusou o desnivelamento, tendo-se optado por uma solução condicionadora da circulação automóvel, cuja concretização depende da vontade do executivo em função das suas necessidades e orientação programática.

Em paralelo com a intervenção Polis foi desenvolvido pela CML um programa de obras para áreas centrais da cidade no âmbito da mobilidade para todos, programa cuja implementação faseada contribuiu para uma acentuada melhoria das condições de circulação pedonal, inclusa.



Recentemente foi apresentado o Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade que pretende estender à cidade e ao concelho um conjunto de melhorias a implementar e que confirmam a intenção do município de valorizar de forma significativa a circulação pedonal.

Finalmente e já no âmbito do PALOR, cujas ações vão permitir concluir a ligação central da intervenção Polis, se irá reforçar os aspetos da mobilidade, nomeadamente no reforço das circulações pedonais da EPA 8 – Rua Tenente Valadim, e EPA 1 – Requalificação entre a Ponte Afonso Zúquete e Santo Agostinho.

Da análise das áreas comerciais da baixa de Leiria para além do Centro Histórico que se pretende renovar e reforçar nas funções comerciais e de habitação, ressalta a Av. Heróis de Angola como eixo estruturante e fundamental. Implantada nos anos 60 só nos anos 80 é que esta via teve continuidade na malha urbana, sendo também o local da principal sala de espetáculos do concelho, o Teatro José Lúcio da Silva para além de funções de terciário e habitacionais.

É pois intenção que se programe e projete um reforço da pedonalização desta área, assegurando também o tratamento paisagístico da avenida com a criação de um sistema arbóreo adequado em tipo e dimensão que melhore o conforto na circulação dos peões, condicionando a circulação automóvel, à semelhança de outras intervenções na cidade.

As soluções de pedonalização a encontrar para estas áreas devem salvaguardar as acessibilidades decorrentes de situações de emergência e segurança, bem como as funções ligadas ao abastecimento das unidades comerciais, e acessos a moradores, funções vitais para o bom funcionamento do sistema.

7.3.2. SISTEMA DE ESTACIONAMENTO DA CIDADE DE LEIRIA

O sistema de estacionamento da cidade de Leiria sofreu uma pequena revolução nos últimos dois anos com a construção e entrada em funcionamento de um conjunto de 3 parques subterrâneos de grande capacidade na zona mais central da cidade. Além disso, em resultado da construção do novo estádio para o Euro 2004, foi beneficiado o parque de estacionamento associado, dispondo a cidade de uma oferta significativa de estacionamento em regime gratuito e de duração ilimitada.

O estacionamento na zona central da cidade encontra-se devidamente regulamentado por regulamento municipal aprovado em Diário da República em 2006 ("Regulamento Municipal de Zonas de Estacionamento de Duração Limitada," 2006). Este regulamento apresenta-se como uma ferramenta de gestão de mobilidade o que mostra o entendimento municipal sobre as potencialidades do uso do estacionamento como instrumento de política de mobilidade.



Legenda

Parques Estacionamento

Tipo, Tarifa

- Parques Superfície, Livre
- Parques Superfície, Pago
- Parques Subterrâneos, Pago
- Parques Superfície e Subterrâneos, Pago
- Estacionamento dos Paços do Concelho, Pago
- Zona A, Pago
- Zona B, Pago
- Zona C, Pago

Figura 34. Zonas de estacionamento e parques de grande capacidade

Fonte: Câmara Municipal de Leiria, 2013

De salientar que estes estacionamentos, bem como os estacionamentos informais (legais ou ilegais) nas vias que envolvem a cidade, se localizam a uma curta distância temporal do centro da cidade.

A figura seguinte apresenta a localização dos parques públicos de estacionamento e representação das isócronas de minutos de distância pedonal ao Centro da Leiria, espaço onde se encontram mais de 4600 lugares apenas em parques de estacionamento e em zonas de estacionamento de duração limitada, não contabilizando os estacionamentos informais.

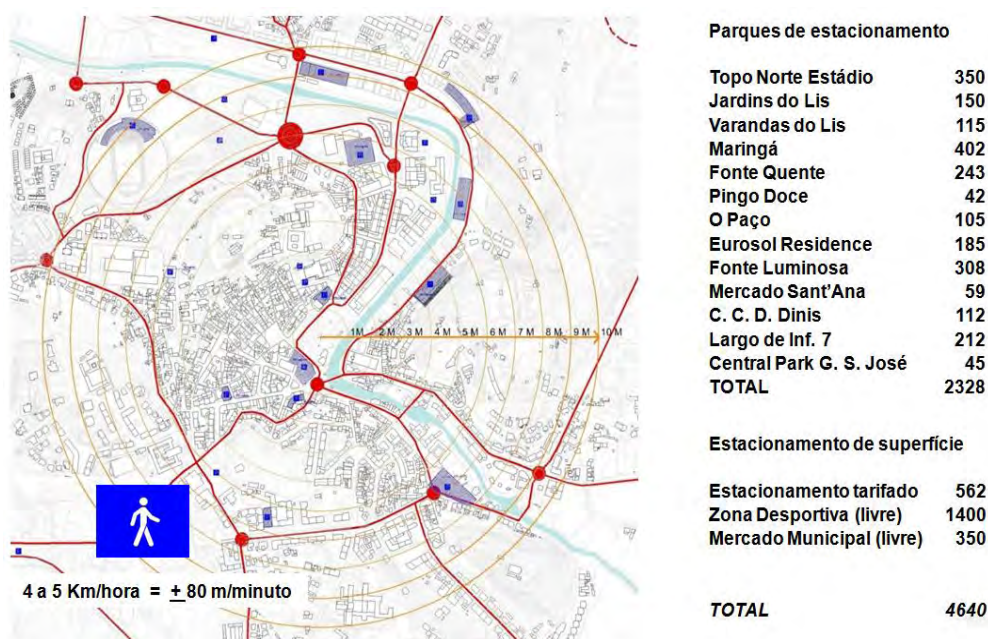


Figura 35. Integração sistema pedonal - estacionamento

7.3.3. TRANSPORTES DE PASSAGEIROS

Nas Cidades contemporâneas os transportes públicos revestem-se de grande importância pela sua participação inequívoca no desenvolvimento de núcleos urbanos sustentáveis. É inegável que para se retirar mais tráfego do centro das cidades é necessário um sistema de transportes eficaz, que articule todos os locais geradores de tráfego como os principais modos de transporte, num conhecimento total sobre os principais motivos das deslocações.

Não podemos também ignorar que existem franjas da população que são grandes utilizadoras do transporte público, como é o caso dos jovens em idade escolar e os indivíduos com mais de 65 anos. Contudo a população jovem tem vindo a sofrer um decréscimo, e a população sénior tem uma tendência a crescer.

Uma rede de transportes públicos articulada ligando os principais equipamentos e serviços, é fundamental e segue os princípios orientadores das políticas europeias.

Quando se apresentam os transportes públicos de Leiria, pelas razões já focadas no modo ferroviário, considera-se quase exclusivamente o modo rodoviário. Parte desta preponderância reside na situação central do Centro Coordenador e Terminal dos Transportes Públicos, implantado exatamente no centro económico e social da cidade.



No mapa seguinte apresenta-se a sua localização e a representação geográfica das coroas de distâncias pedonais.

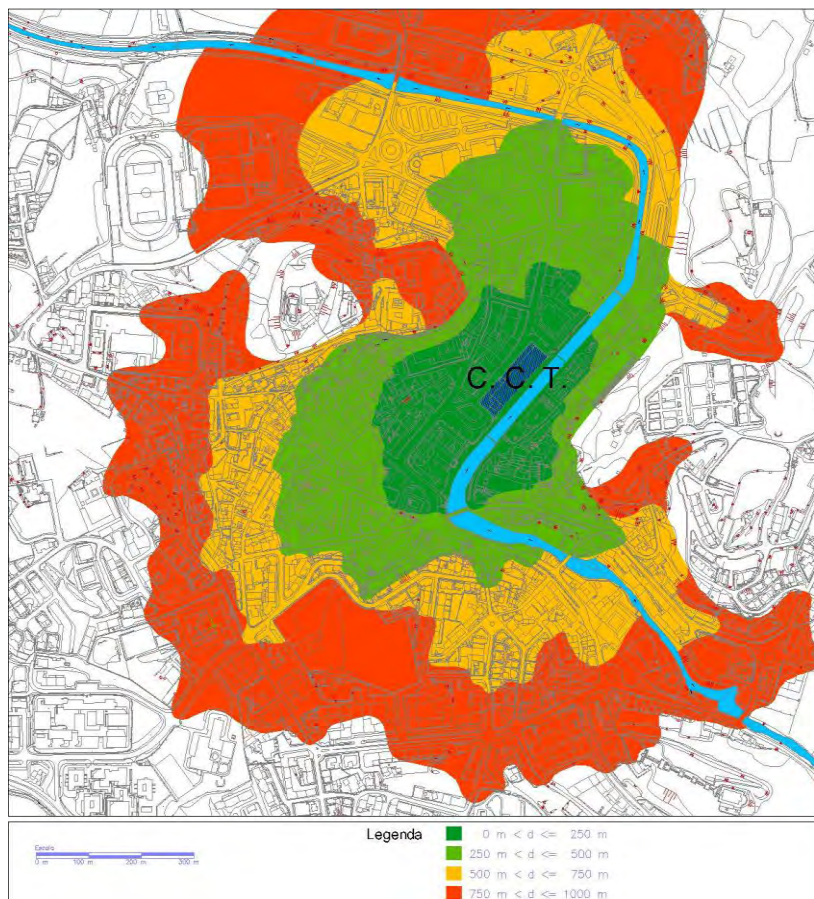


Figura 36. Distâncias pedonais ao Centro Coordenador e Terminal dos Transportes Públicos

Fonte: Estudo de Estruturação e Otimização do Funcionamento do Sistema de Transportes da Cidade de Leiria

A mudança de localização do Centro Coordenador e Terminal dos Transportes Públicos é um dos projetos elencados no PDM em vigor e tem sido objeto de vários estudos e propostas de localização, entre as quais o atual Parque de Estacionamento situado entre o Rio Lis e o Mercado Municipal, a zona de Porto Moniz (junto ao acesso da Circular Interna à A19/IC2), a zona da Almuinha Grande (junto ao acesso da Av. 22 de maio ao IC2) e o Parque de Estacionamento da Zona Desportiva de Leiria, atual localização proposta para o equipamento.

Dado que o Centro Coordenador e Terminal dos Transportes Públicos funciona num edifício propriedade da Rodoviária do Tejo, operador dos transportes coletivos urbanos e interurbanos, a deslocalização deste equipamento dependerá sempre de um acordo entre o Município de Leiria e a empresa, que passará por:



- venda do edifício do Centro Coordenador e Terminal dos Transportes Públicos para operação imobiliária;
- construção de um novo Centro Coordenador e Terminal dos Transportes Públicos municipal pela Rodoviária do Tejo, em regime de direito de superfície.

Atendendo à crise do setor imobiliário, não tem sido possível concretizar a operação, não obstante já ter sido aprovada em Assembleia Municipal a constituição do direito de superfície do espaço previsto para o equipamento.

Os serviços de transporte público que servem o Concelho de Leiria podem resumir a quatro categorias:

- Transportes rodoviário – Serviço Expresso
- Transportes Interurbano
- Transportes escolar
- Transportes ferroviário

7.3.3.1. Transporte Rodoviário – Serviço Expresso

Este serviço é assegurado pela Rede Nacional de Expressos, que cobre grande parte do país.

“A Rede Nacional de Expressos surgiu em 1995, com a missão de assegurar o transporte público de passageiros e mercadorias entre as principais cidades e vilas de Norte a Sul de Portugal. Atualmente, com uma rede de concessões de 42 mil quilómetros, a Rede Nacional de Expressos assegura a ligação entre centenas de destinos, várias vezes ao dia, garantindo um elevado padrão de qualidade e segurança, o que a torna preferida por milhões de passageiros”.

As viaturas utilizadas neste serviço estão em bom estado de conservação e têm um ou dois andares com uma lotação de 53 a 63 lugares sentados.

A rede de expressos abrange destinos como Algarve, Aveiro, Braga, Coimbra, Évora, Famalicão, Lisboa, Porto, Santarém, Viseu, entre outros. As linhas que servem diretamente Leiria são:

1. Coimbra – Leiria - Torres Novas – Santarém – Évora
2. Abrantes – Leiria – Coimbra – Porto – Guimarães
3. Coimbra – Leiria



4. Aveiro – Figueira da Foz – Leiria – Lisboa
5. Braga – Porto – Coimbra – Leiria – Fátima – Lisboa
6. Leiria – Lisboa
7. Leiria – Rio Maior – Lisboa
8. Braga – Porto – Leiria
9. Braga – Porto – Coimbra – Leiria – Faro – Vila Real de Sto. António
10. Braga – Porto – Coimbra – Leiria – Peniche
11. Leiria – Caldas da Rainha – Lisboa

A rede de expressos oferece uma frequência bastante satisfatória quer nos dias úteis quer aos sábados, domingos e feriados.

Tabela 15. Frequência da Rede Expressos em Leiria

Expresso/Frequência	Dias úteis	Sábados	Domingos	Feriados
Coimbra - Leiria - Torres Novas - Santarém - Évora	3	3	3+1(de 01/10 a 30/06)	3
Évora - Santarém - Torres Novas - Leiria - Coimbra	3	3	3	3
Abrantes - Leiria - Coimbra - Porto - Guimarães	1	1	1	1
Guimarães - Porto - Coimbra - Leiria - Abrantes	1	1	1	1
Coimbra - Leiria	9+1(de 01/07 a 15/09)	9+1(de 01/07 a 15/09)	8+1(de 01/07 a 15/09)	9+1(de 01/07 a 15/09)
Leiria - Coimbra	9+1(de 01/07 a 15/09)	9+1(de 01/07 a 15/09)	9+1(de 01/07 a 15/09) +1 (de 01/10 a 30/06)	8+1(de 01/07 a 15/09)
Aveiro - Figueira da Foz - Leiria - Lisboa	3	3	3	3
Lisboa Leiria - Figueira da Foz - Aveiro	3	3	3	3
Braga - Porto - Coimbra - Leiria - Fátima - Lisboa	11	10	11	12
Lisboa - Fátima - Leiria - Coimbra - Porto - Braga	11	11	12	10
Leiria - Lisboa	14	11	9	10
Lisboa - Leiria	16	13	15	15
Leiria - Rio Maior - Lisboa	9	9	7	7
Lisboa - Rio Maior - Leiria	7	7	8	6
Braga - Porto - Leiria	7+2(de 01/07 a 15/09)	7+2(de 01/07 a 15/09)	6+2(de 01/07 a 15/09) +2(de 01/10 a 30/06)	6+2(de 01/07 a 15/09)
Leiria - Porto - Braga	10+1(de 01/07 a 15/09)	10+1(de 01/07 a 15/09)	8+1(de 01/07 a 15/09) +2(de 01/10 a 30/06)	9+1(de 01/07 a 15/09)
Braga - Porto - Coimbra - Leiria - Faro - Vila Real de S.to António	3+3 (de 01/07 a 15/09)	3+3 (de 01/07 a 15/09)	2+3 (de 01/07 a 15/09)	2+3 (de 01/07 a 15/09)
Vila Real de S.to António- Faro- Leiria- Coimbra- Porto - Braga	4+2 (de 01/07 a 15/09)	4+2 (de 01/07 a 15/09)	4+2 (de 01/07 a 15/09)	4+2 (de 01/07 a 15/09)



Expresso/Frequência	Dias úteis	Sábados	Domingos	Feriados
Braga – Porto – Coimbra – Leiria – Peniche	5	4	4	4
Peniche – Leiria – Coimbra – Porto – Braga	6	5	5	5
Leiria – Caldas da Rainha – Lisboa	7	3	3	3
Lisboa – Caldas da Rainha – Leiria	7	3	3	3

Fonte: www.rede-expressos.pt

7.3.3.2. Transporte Interurbano

O serviço interurbano assegura a ligação entre a cidade de Leiria, as freguesias exteriores à zona urbana e os concelhos vizinhos. A tipologia de veículo utilizada é o autocarro regular com uma lotação de 53 lugares sentados. Segundo os dados do operador, existem 54 linhas interurbanas. São elas:

1. Colmeias – Leiria
2. Lagoa da Pedra – Leiria
3. Leiria – Serra do Branco – Vermoil (estação)
4. Leiria – Santiais
5. Leiria – Barracão – Vermoil (estação)
6. Casal do Pilha – Colónia Agrícola – Leiria
7. Leiria – Milagres
8. Leiria – Porto Carro
9. Cruz da Légua – Leiria
10. Leiria – Pataias
11. Coudiceira – Leiria*
12. Leiria – Vale da Bajouca
13. Grou – Leiria
14. Leiria – Praia da Vieira
15. Leiria – Amor – Marinha Grande
16. Leiria – Vieira de Leiria
17. Figueira da Foz – Leiria
18. Alcobaça – Leiria
19. Leiria – Torres Vedras
20. Leiria – Peniche
21. Leiria – Torres Novas
22. Batalha – Gopilheira – Leiria



23. Leiria – Santarém
24. Leiria – Cardosos – Ourém
25. Leiria – Espite – Ourém
26. Espite – Leiria
27. Leiria – Tomar
28. Leiria – Batalha - Porto de Mós
29. Leiria – Reguengo de Fetal – Porto de Mós
30. Monte Redondo – Vieira de Leiria
31. Leiria – Barosa – Marinha Grande
32. Alcogulhe de Cima – Leiria
33. Batalha – Maceira
34. Maceira – Marinha Grande
35. Cova de Iria – Chainça – Leiria
36. Cova da Iria – S.ta Catarina – Leiria
37. Cova da Iria – Quinta da Sardinha – Leiria
38. Cova da Iria – Souto Cico*
39. Cova da Iria – Opeia*
40. Caranguejeira (escola) – Olivais*
41. Caranguejeira (escola) – Santa Eufémia*
42. Bouça de Lá – Guia*
43. Monte Redondo – Santo Aleixo*
44. Carreira de Cima – Vale da Bajouca*
45. Camarneira – Carreira de Cima (escola)*
46. Carreira de Cima – Leiria
47. Ervideira – Carreira de Cima (escola)*
48. Colégio de S. Miguel – Leiria*
49. Cova da Iria – Cortes – Leiria
50. Leiria – Cardosos*
51. Campo de Aviação – Carreira de Cima*
52. Caranguejeira – Cova da Iria*
53. Marinha Grande – Vieira de Leiria



54. Colmeias – Milagres

(*) Carreiras exclusivamente escolares

O serviço interurbano de transportes coletivos tem uma oferta quase nula aos domingos e feriados. Também aos sábados existe uma frequência de carreiras pouco significativa.

Observando a frequência entre os dias úteis – períodos escolares e dias úteis – férias escolares, constata-se que existem muitas carreiras vocacionadas para o transporte escolar, sendo que existem 13 carreiras exclusivamente escolares.

Tabela 16. Frequência das Carreiras Interurbanas em Leiria

Carreira/Frequência	Dias úteis períodos escolares	Dias úteis férias escolares	Sábados exceto feriados	Domingos e feriados
Colmeias – Leiria	3	1	-	-
Leiria – Colmeias	2	1	1	-
Lagoa da Pedra – Leiria	2	1	-	-
Leiria – Lagoa da Pedra	1	1	-	-
Leiria – Serra do Branco – Vermoil (Estação)	3	1	-	-
Vermoil (Estação) – Serra do Branco – Leiria	3	3	-	-
Leiria – Santiais	6	3	1	-
Santiais - Leiria	6	4	1	-
Leiria – Barracão – Vermoil (Estação)	2	1	-	-
Vermoil (Estação) – Barracão – Leiria	7	7	1	1
Bidoeira de Cima – Chãs – Leiria	7	7	1	1
Leiria – Chãs – Bidoeira de Cima	5	3	1	-
Casal do Pilha – Leiria	3	-	-	-
Leiria – Casal do Pilha	6	-	-	-
Leiria – Milagres	11	7	3	-
Milagres – Leiria	13	8	1	-
Leiria – Porto Carro	6	4	1	-
Porto Carro – Leiria	4	4	1	-
Cruz da Légua – Leiria	6	2	-	-
Leiria - Cruz da Légua	5	2	1	-
Leiria – Pataias	5	4	1	-
Pataias - Leiria	6	4	1 + 1 (de 01/07 a 14/09) + 1 (de 16/09 a 30/06)	1 (de 01/07 a 14/09)
Coudiceira – Leiria	2	-	-	-
Leiria - Coudiceira	-	-	-	-
Leiria – Vale da Bajouca	3	4	2 (de 01/07 a 14/09)	1 (de 01/07 a 14/09)
Vale da Bajouca - Leiria	3	3	1 (de 01/07 a 14/09)	-
Grou – Leiria	5	4	-	-
Leiria - Grou	5	3	-	-
Leiria – Praia da Vieira	10	9	3	3
Praia da Vieira - Leiria	10	10	3	3



Carreira/Frequência	Dias úteis períodos escolares	Dias úteis férias escolares	Sábados exceto feriados	Domingos e feriados
Leiria – Amor – M. Grande	3	5	1	
M. Grande – Amor – Leiria	1	2	1	
Leiria – Vieira de Leiria	8	6	1	-
Vieira de Leiria - Leiria	9	6	2	-
Figueira da Foz – Leiria	9	9	1	-
Leiria - Figueira da Foz	8	8	1	-
Alcobaça – Leiria	11	10	7	7+1(de 01/07 a 14/09)
Leiria - Alcobaça	7	7	5	5+1(de 01/07 a 14/09)
Leiria – Torres Vedras	8	7	-	-
Torres Vedras - Leiria	13	10	1	1
Leiria – Peniche	2	2	2	2
Peniche - Leiria	2	2	1	1
Leiria – Torres Novas	3	3	1	-
Torres Novas - Leiria	3	3	-	-
Batalha – Golpilheira – Leiria	4	5	-	-
Leiria – Golpilheira – Batalha	7	6	1	-
Leiria – Santarém	2	3	-	-
Santarém - Leiria	6	4	-	-
Leiria - Cardosos - Ourém	3	2	-	-
Ourém - Cardosos – Leiria	3	1	-	-
Leiria – Espite – Ourém	3	4	-	-
Ourém - Espite – Leiria	3	2	-	-
Espite – Leiria	8	3	1	-
Leiria - Espite	9	3	1	-
Leiria – Tomar	7	5	-	-
Tomar – Leiria	7	4	-	-
Leiria – Batalha – Porto de Mós	6	4	-	-
Porto de Mós – Batalha - Leiria	6	4	-	-
Leiria – Reguengo de Fetal – Porto de Mós	7	6	-	-
Porto de Mós– Reguengo de Fetal – Leiria	6	4	-	-
Monte Redondo – Vieira de Leiria	3	6	8 (de 01/07 a 14/09)	8 (de 01/07 a 14/09)
Vieira de Leiria – Monte Redondo	4	6	4 (de 01/07 a 14/09)	5 (de 01/07 a 14/09)
Leiria – Barosa – M. Grande	23	22	1 + 2 (de 16/09 a 30/06)	3
M. Grande – Barosa – Leiria	24	23	1 + 3 (de 16/09 a 30/09)	2 + 1 (de 16/09 a 30/06)
Alcogulhe de Cima – Leiria	1	2	1	-
Leiria – Alcogulhe de Cima	5	4	1	-
Batalha – Maceira	4	-	-	-
Maceira – Batalha	4	-	-	-
Maceira – M. Grande	5	1	1	-
M. Grande – Maceira	3	1	2	-
Cova da Iria – Chainça – Leiria	7	2	-	-
Leiria – Chainça – Cova da Iria	6	2	-	-
Cova da Iria – S.ta Catarina – Leiria	3	3	2	1



Carreira/Frequência	Dias úteis períodos escolares	Dias úteis férias escolares	Sábados exceto feriados	Domingos e feriados
Leiria – S.ta Catarina – Cova da Iria	3	2	2	1
Cova da Iria – Q.ta Sardinha – Leiria	4	1	1	1
Leiria – Q.ta Sardinha – Cova da Iria	4	2	-	1 (exceto feriados)
Cova da Iria – Soutocico	1	-	-	-
Soutocico – Cova da Iria	1	-	-	-
Cova da Iria – Opeia	1	-	-	-
Opeia – Cova da Iria	1	-	-	-
Caranguejeira (escola) – Olivais	1	-	-	-
Olivais – Caranguejeira (escola)	1	-	-	-
Caranguejeira (escola) – Santa Eufémia	2	-	-	-
Santa Eufémia – Caranguejeira (escola)	1	-	-	-
Bouça de Lá – Guia	5	-	-	-
Guia – Bouça de Lá	5	-	-	-
Monte Redondo – Santo Aleixo	1	-	-	-
Santo Aleixo – Monte Redondo	1	-	-	-
Carreira de Cima – Vale da Bajouca	1	-	-	-
Vale da Bajouca – Carreira de Cima	1	-	-	-
Camarneira – Carreira de Cima (escola)	1	-	-	-
Carreira de Cima (escola) – Carnarneira	1	-	-	-
Carreira de Cima – Leiria	3	3	-	-
Leiria – Carreira de Cima	8	2	-	-
Ervideira – Carreira de Cima (escola)	1	-	-	-
Colégio de S. Miguel – Leiria	1	-	-	-
Leiria – Colégio de S. Miguel	1	-	-	-
Cova da Iria – Cortes – Leiria	1	1	-	-
Leiria – Cortes – Cova da Iria	1	1	-	-
Leiria – Cardosos	1	-	-	-
Campo de Aviação – Carreira de Cima	1	-	-	-
Carreira de Cima – Campo de Aviação	1	-	-	-
Caranguejeira – Cova da Iria	2	1	-	-
Cova da Iria – Caranguejeira	2	1	-	-
M. Grande – Vieira de Leiria	3	1	-	-
Vieira de Leiria – M. Grande	5	2	-	-
Colmeias – Milagres	8	4	-	-
Milagres – Colmeias	11	4	-	-

Fonte: Relatório de Mobilidade - CML

A figura seguinte representa os percursos e paragens de todas as linhas interurbanas e a densidade populacional do concelho por forma a visualizar a sua cobertura espacial.

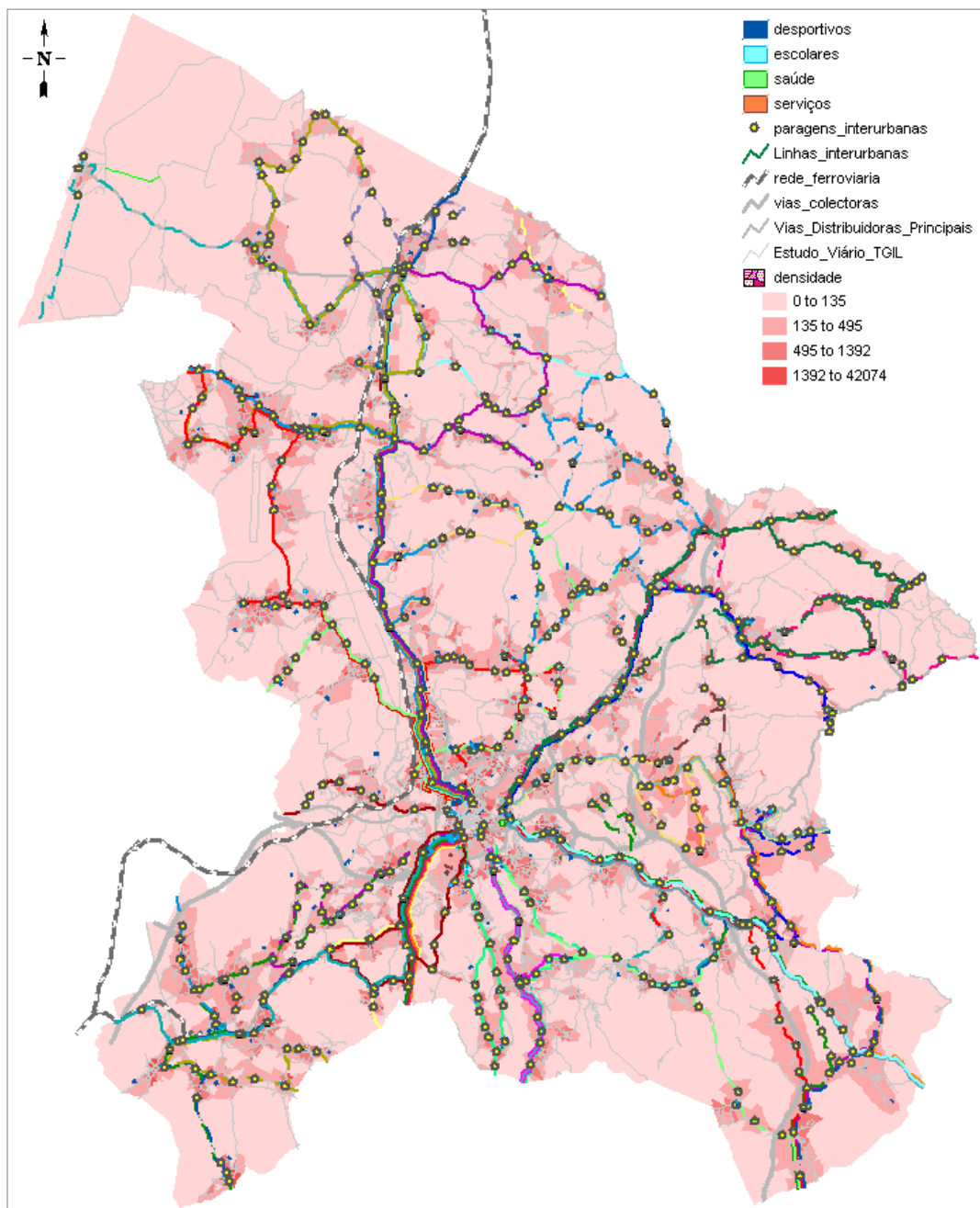


Figura 37. Cobertura Espacial do Serviço Interurbano

Fonte: Relatório de Mobilidade - CML

Constata-se que todas as zonas com densidades populacionais superiores a 135 hab/km² são servidas por este serviço, o que se manifesta bastante satisfatório.

A figura seguinte representa a relação entre os percursos das linhas interurbanas e a localização dos equipamentos coletivos, nomeadamente os equipamentos escolares e de saúde.



É possível verificar que um número significativo de linhas interurbanas têm o seu início/término nas escolas do concelho, designadamente do 2º e 3º ciclos do ensino básico e ensino secundário. Já o seu relacionamento com a localização dos equipamentos de saúde não é tão visível, mas a grande maioria dos equipamentos de saúde, normalmente localizados no centro da freguesia, são servidos pelas carreiras interurbanas existentes.

7.3.3.3. Transporte Urbano

A reestruturação dos transportes públicos coletivos urbanos de Leiria foi iniciada, a 22 de setembro de 2003, com um acordo de colaboração técnico-financeira com a Direção Geral de Transportes Terrestres (DGTT).

Este estudo tinha dois eixos de desenvolvimento:

1. Criação e validação de circuitos de transporte públicos urbanos (cidade).
2. Abordagem integrada das questões de mobilidade do concelho, considerando as funcionalidades das infraestruturas existentes e articulação com as propostas de outros estudos/projetos existentes ou em curso.

A elaboração deste trabalho contou com a colaboração e interação das seguintes entidades:

- Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Leiria (ESTG), no âmbito do Protocolo de Cooperação celebrado com o Instituto Politécnico de Leiria (IPL);
- Perform Energia, Lda, empresa consultora especializada na área dos transportes;
- Município de Leiria.

Neste âmbito, efetuou-se um diagnóstico da situação ao nível do transporte coletivo de passageiros urbano, apontando para a filosofia de intervenção na rede, do qual resultou a implementação do serviço “mobilis”, em 2005, e a reestruturação das restantes carreiras urbanas em 2008.

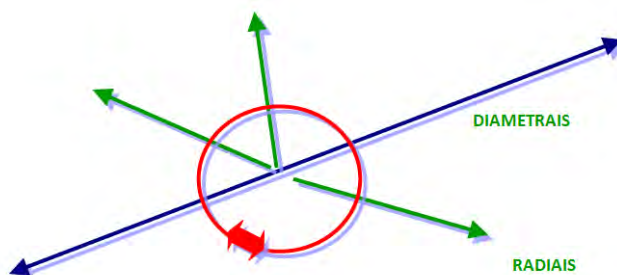
Ao longo do estudo verificou-se que o esquema de serviço oferecido não conseguia dar resposta a importantes necessidades da mobilidade urbana, em termos de cobertura espacial, dificultando, nomeadamente, as ligações diretas no interior da cidade. Por outro lado, a perceção/interpretação destas ligações por parte dos clientes atuais e potenciais, era dificultada pela configuração dos



itinerários que incluem extensas “bolsas”, percursos que divergem do corredor de transporte para servir zonas de loteamentos com deficiente estruturação da rede viária ou zonas de habitação de baixa densidade, baseadas na moradia individual, que obrigam a acréscimos de percurso e, principalmente, de duração da viagem.

Em termos de cobertura espacial é de destacar o facto de todas as circulações de autocarros de transporte público de passageiros, de carácter radial, realizarem paragem na zona central onde se localiza o Terminal. Esta situação originava uma oferta descentrada relativamente a importantes núcleos de atração da cidade, não sendo, também, por esta razão uma alternativa a determinadas deslocações urbanas realizadas de transporte individual.

Considerou-se, face à distribuição da malha urbana, localização dos principais pólos de geração e de atração de deslocações, configuração do sistema de transportes, que a rede urbana de transporte público coletivo, deveria evoluir para uma estrutura diametral, complementada por uma ligação circular (“mobilis”), que permita a função de distribuição das deslocações no interior da cidade.



Em 22 de setembro de 2005, no Dia Europeu sem Carros, foi implementado um novo serviço de transportes públicos urbanos de Leiria – “mobilis”. Este serviço é constituído por dois percursos, “mobilis 1” e “mobilis 2”, com direções contrárias e paragens de autocarro apostas. Serve os principais equipamentos (de serviços, de saúde, de lazer, comerciais, desportivos, religiosos e de ensino) e as zonas habitacionais com densidades populacionais significativas da cidade. O tempo máximo de espera por paragem em período diurno é de 17 minutos e de cerca de 8 minutos por ponto de paragem (paragens de autocarro paralelas). O serviço foi iniciado com utilização de 4 veículos, que em 2009 foi reforçada com dois novos veículos.

Seguidamente apresentamos algumas das condições destes serviço:

Horários:

Período Diurno – Dias úteis (das 7.00 às 19.05): de 17 em 17 minutos

Período Diurno – Sábados (das 7.30 às 13.10): de 40 em 40 minutos



Período Noturno – Dias úteis (das 19:30 às 23:00): de 60 em 60 minutos

Tarifário:

O preço de um bilhete único é de 1,10€ por viagem e de 1,75€ para o dia inteiro. Os bilhetes podem ser adquiridos diretamente junto do condutor no autocarro.



Figura 38. Percursos “mobilis” e paragens

O “mobilis” é o resultado de uma parceria público-privado, estabelecida entre o Município de Leiria e a Rodoviária do Tejo, S.A., com base no contrato de concessão do serviço público de transportes coletivos urbanos na área do Concelho de Leiria, celebrado em 1966. No contrato que regula o serviço ficou determinado que o município paga ao operador um valor contratual anual, atualizado todos os anos, sendo deduzido deste valor o resultado da bilhética.

O resultado da operação do serviço é sintetizado na tabela seguinte:



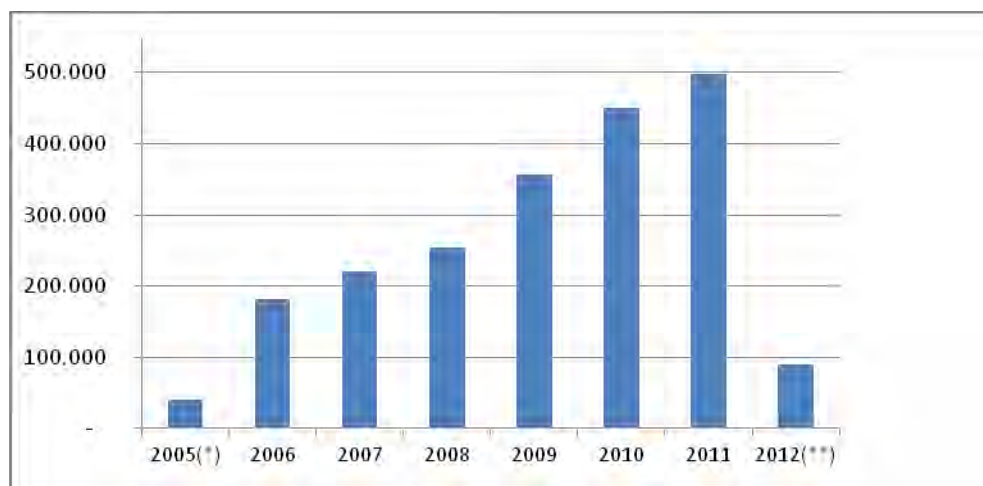
Tabela 17. Estatística “mobilis”.

	2005(*)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012(**)	Total
Passageiros transportados	40.241	180.982	219.944	253.316	355.775	450.930	498.554	89.320	2.089.062
Valor dos títulos de transporte	14.143,05 €	55.614,84 €	109.151,82 €	147.588,82 €	204.941,10 €	263.795,46 €	306.741,53 €	54.876,79 €	1.156.853,41 €
Custo do serviço	71.334,00 €	285.336,00 €	285.336,00 €	285.336,00 €	414.518,92 €	435.244,87 €	458.551,01 €	86.216,44 €	2.321.873,24 €

(*) Os dados reportam-se apenas aos meses de outubro a dezembro de 2005, dado que o serviço foi iniciado a 22/09/2005. (**) Os dados reportam-se aos meses de janeiro e fevereiro, últimos dados disponíveis nos serviços.

Quanto à evolução do número anual de passageiros, verifica-se que esta registou um aumento significativo ao longo dos anos em que o “mobilis” opera, tendo sido já ultrapassado o número de 2 milhões de passageiros transportados.

Gráfico 4. Valor anual de passageiros transportados



(*) Os dados reportam-se apenas aos meses de outubro a dezembro de 2005, dado que o serviço foi iniciado a 22/09/2005. (**) Os dados reportam-se aos meses de janeiro e fevereiro, últimos dados disponíveis nos serviços.

No dia 15 de setembro de 2008, procedeu-se á implementação da nova rede de transportes públicos urbanos de Leiria, integrando o serviço “mobilis”. A atual rede é constituída pelas seguintes linhas:



- Linha 1 – “mobilis” 1
- Linha 2 – “mobilis” 2
- Linha 3 – Telheiro ↔ Gândara dos Olivais
- Linha 4 – Ponte da Pedra ↔ Andrinos
- Linha 5 – Azóia ↔ Pinheiros
- Linha 6 – Barosa ↔ Touria
- Linha 7 – Largo José Lúcio da Silva → Cortes → Largo José Lúcio da Silva

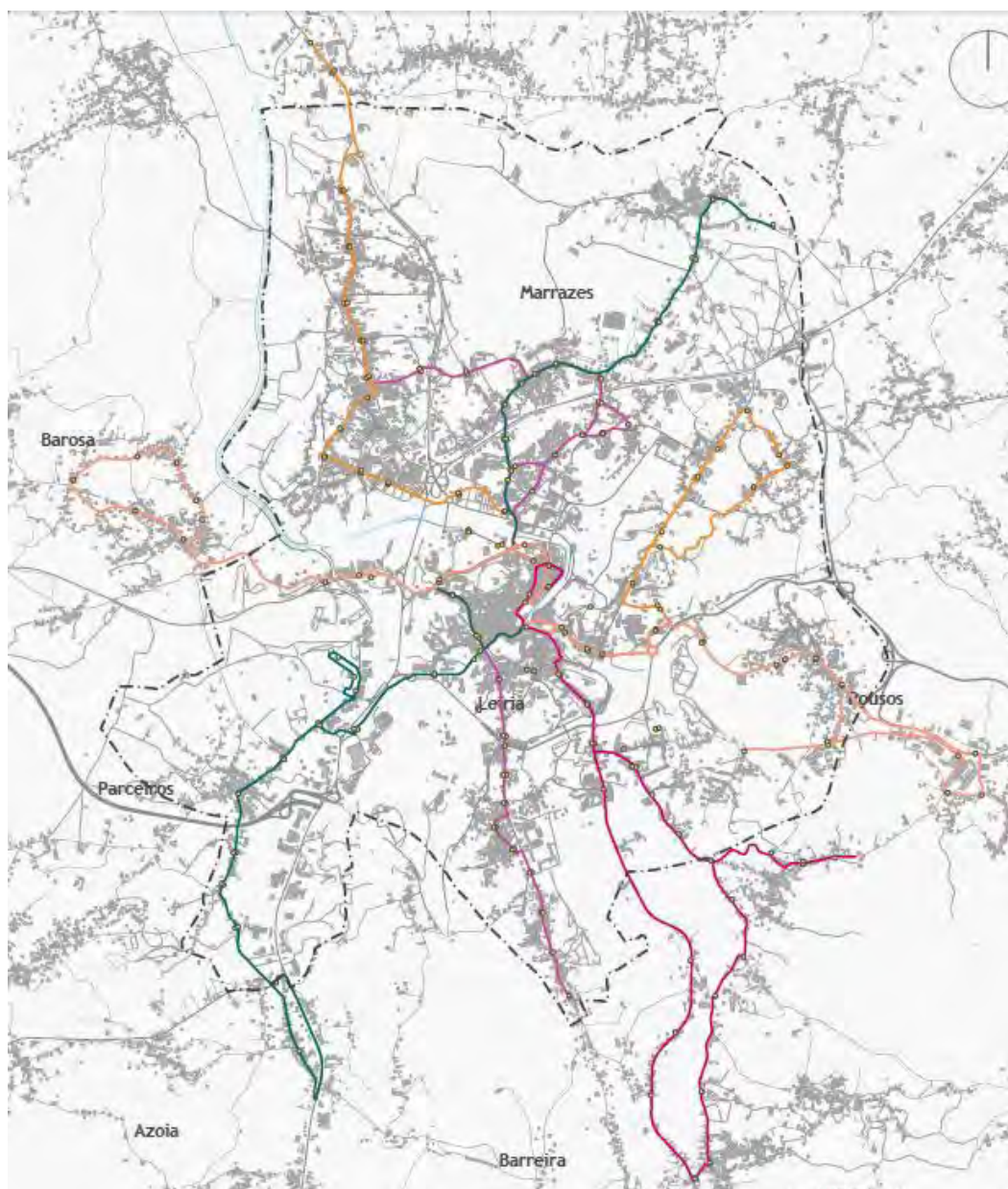


Figura 39. Rede dos transportes coletivos urbanos sem a representação do serviço “mobilis”

Fonte: Relatório de Mobilidade – CML

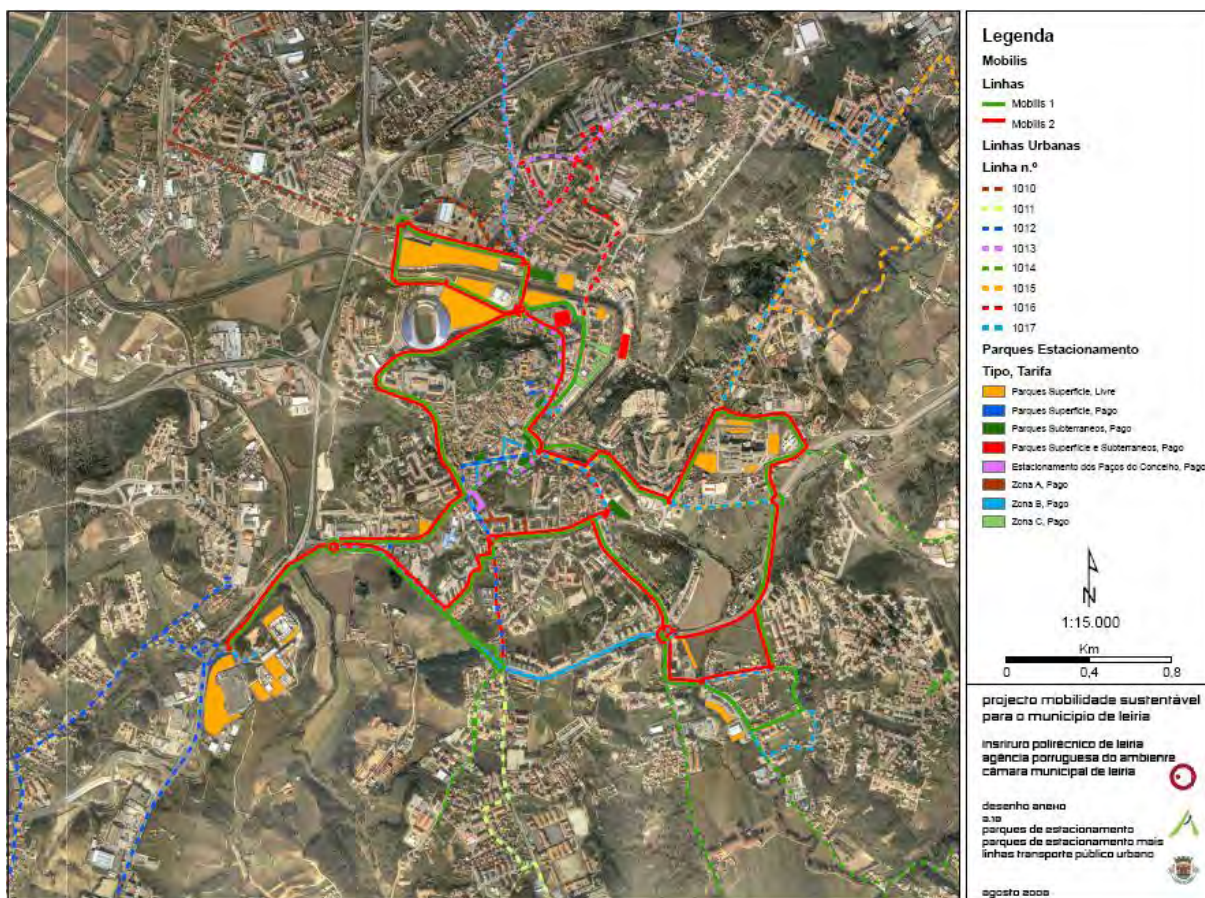


Figura 40. Integração da rede de transportes públicos com parques de estacionamento

Fonte: Projeto Mobilidade Sustentável, ESTG/IPL, 2008

A dimensão da área central da cidade bem como a oferta de estacionamento existente, com a complementaridade do transporte público coletivo de passageiros, recentemente implementado, reforçam a ideia de que o centro da cidade deverá ser tendencialmente pedonal, restringindo o acesso automóvel apenas ao tráfego estritamente necessário ao seu funcionamento.

7.3.3.4. Transporte Escolar

Em relação à rede de transporte escolar, esta foi alvo de uma curta referência na nova Carta Educativa para o município (maio, 2007). Esta problemática não foi analisada e foi remetida para estudos futuros a promover pela autarquia em parceria com freguesias e outros agentes.

O Plano de Transportes Escolares, a elaborar por cada município, constitui um instrumento de promoção de coesão social e da igualdade de oportunidades no acesso à escola, bem como um



instrumento de gestão por excelência desta atividade e deverá complementar com os princípios e políticas inerentes aos planos e redes de transportes públicos locais.

Para caracterizar o transporte escolar do concelho visto que a carta educativa pouco abordou este tema, baseamo-nos no regulamento Municipal de Transportes Escolares uma vez que este visa clarificar e definir regras relativamente à rede de transportes escolares, bem como os procedimentos a observar no acesso aos serviços de transportes escolares no concelho de Leiria, assegurando todas as condições de segurança previstas na legislação em vigor e obedecendo aos seguintes princípios:

- a) Racionalização – Dimensionar, quantitativa e qualitativamente, os meios de transportes em relação às necessidades;
- b) Eficiência – Atuação programada entre a Câmara Municipal de Leiria e os estabelecimentos de ensino, potencializando soluções social e economicamente mais ajustadas.

Como já referenciado, a Câmara Municipal de Leiria organiza anualmente um Plano de Transportes Escolares, em conjugação com a rede de transportes públicos e os planos de transportes aprovados para o concelho, de acordo com a procura efetivamente verificada em cada ano letivo escolar:

- Deste modo, são beneficiários de transporte escolar os alunos que, residindo a mais de 3 ou 4 Kms do estabelecimento escolar, estejam matriculados no estabelecimento escolar da sua área pedagógica;
- Será assegurado o transporte escolar dentro da área de residência aos alunos com necessidades educativas especiais de carácter permanente com programa educativo individual organizado nos termos do Decreto-Lei n.º 3/2008, de 7 de janeiro, de acordo com o n.º 1, alínea b), do art.º 13.º do Despacho n.º 18987/2009, de 17 de agosto, desde que os alunos não beneficiem já de apoio prestado por outra entidade;
- Aos alunos com necessidades educativas especiais de carácter permanente, no caso de não poderem utilizar os transportes escolares regulares ou os transportes escolares especiais, a responsabilidade no transporte destes alunos;
- Os alunos do Ensino Secundário subsidiados pelo Serviço de Ação Social Escolar (SASE), desde que residam no concelho de Leiria, a mais de 3 ou 4 Kms do estabelecimento de ensino que frequentam;
- Os alunos com processos na Comissão de Proteção de Crianças e Jovens de Leiria em que se justifique a mudança de estabelecimento de ensino e ou em situações de comprovada carência económica;



- Os alunos integrados no Programa Novas Oportunidades, CEF, EFA e Cursos Profissionais de Ensino Profissional.
- O regime de transportes escolares funciona exclusivamente durante os períodos letivos, entre o local de residência, ou ponto onde tomam o transporte e o estabelecimento de ensino que frequentam.

7.3.4. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

No território municipal situam-se as estações de Leiria e Monte Real e o apeadeiro de Monte Redondo, tendo o apeadeiro de Regueira de Pontes, que existia à data da aprovação do PDM em vigor, sido desativado.

A estação de Leiria encontra-se a uma distância de cerca de 5 minutos de viagem em transporte individual do centro da cidade (+/- 2 Km), contribuindo também este fator para a pouca atratividade do serviço. As ligações entre a estação e o centro da cidade são asseguradas por transportes públicos, numa frequência de 20 a 40 minutos entre as 7:00 e as 20:00. No sentido contrário a frequência é menor, aumentando o intervalo médio de passagem de circulações para cerca de 40 minutos.

Verifica-se que as ligações da cidade de Leiria são asseguradas pelo serviço regional e inter-regional, com os seguintes horários:

Tabela 18. Horários dos comboios que servem a cidade de Leiria

Partidas de Leiria para Caldas da Rainha/Lisboa	Partidas de Leiria para Coimbra/Fig. Foz
7h11 (Dias úteis e sábados)	7h10 (Dias úteis e sábados)
9h33 (Dias úteis, sábados e domingos)	9h35 (Dias úteis, sábados e domingos)
12h06 (Dias úteis, sábados e domingos)	14h22 (Dias úteis, sábados e domingos)
17h10 (Dias úteis, sábados e domingos)	17h11 (Dias úteis, sábados e domingos)
20h24 (Dias úteis, sábados e domingos)	20h01 (Dias úteis, sábados e domingos)

Fonte: CP-Comboios de Portugal

A Linha do Oeste tem perdido competitividade no transporte intra e inter-regional de pessoas e de mercadorias, em face da ausência de investimentos qualificantes a que tem sido votada. Os investimentos realizados nesta Linha no âmbito do QCA III cingiram-se a obras de melhoria da componente de segurança, nomeadamente a supressão de passagens de nível, não tendo tido repercussões significativas na geração de tráfego.



A degradação da oferta de serviço na Linha do Oeste, principalmente no troço Caldas da Rainha - Figueira da Foz, explica-se, de acordo com a CP, com o baixo número de passageiros que utiliza o modo ferroviário.

Uma observação simples do movimento de passageiros na estação de Leiria, permite concluir da insignificância do contributo do transporte ferroviário para a mobilidade na cidade de Leiria. O número de passageiros é diminuto e o modo ferroviário não é capaz de competir eficientemente com os modos rodoviários. As distâncias entre as zonas urbanas e as estações não fomentam o uso deste modo. Existe uma diferença substancial no uso do comboio no inverno e no verão associado não só à disponibilidade meteorológica como também a um certo efeito das estâncias balneares (nomeadamente S. Martinho do Porto).

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, que aprovou o Plano Estratégico dos Transportes (PET) para o horizonte 2011-2015, prevê a execução das reformas estruturais do setor, dando seguimento ao memorando de entendimento assinado com a Troika. O documento previa a desativação até ao final de 2011 do serviço de passageiros na linha do Oeste entre Caldas da Rainha e Figueira da Foz.

Aliás, o encerramento da Linha do Oeste entre Torres Vedras e Louriçal tinha sido equacionado pelo Governo anterior, num estudo elaborado pelo Ministério das Finanças e o das Obras Públicas e Transportes, que foi entregue à Troika.

De acordo com o previsto no PET, mantém-se a linha ativa para o transporte de mercadorias e será assegurada a mobilidade das populações através de transporte rodoviário alternativo. Posteriormente a decisão foi adiada por não estarem criadas, no início de 2012, as condições para assegurar as concessões de transporte rodoviário alternativo.

O anúncio da intenção do Governo em eliminar diversas linhas férreas e suprimir o serviço de passageiros noutras suscitou grande perplexidade junto dos meios autárquicos e empresariais, pela tendência inversa ao que no restante mundo se constata.

7.3.5. TRANSPORTE PÚBLICO VS TRANSPORTE INDIVIDUAL

Ao observar-se, constata-se que, para viagens de longa distância, o transporte público ganha competitividade através das tarifas praticadas. O mesmo não acontece quando nos referimos aos



tempos de viagem, uma vez que acresce o tempo de deslocação até ao ponto de embarque, aumentando assim o tempo total da viagem, o que torna a escolha pelo transporte público menos competitiva. Naturalmente, para além do aumento do tempo de deslocação, também o custo total da mesma aumenta mas, ainda assim, para valores mais baixos do que aqueles que a opção do transporte individual confere.

Tabela 19. Comparativo de tempos e custos de viagem, por automóvel e autocarro

Modo	Lisboa – 146 Km		Porto – 184 Km		Coimbra –75 Km	
	h	€	h	€	h	€
Automóvel ¹	1:43	24,74	1:58	31,14	0:51	12,71
Autocarro ²	1:50	12,50	2:25	15,50	0:50	9,00

1. Cálculos efetuados a partir do ViaMichelin, em www.viamichelin.com, para a viagem menos demorada, considerando custo para combustível, consumo de 7l/100km, e as taxas de portagens quando aplicável, em vigor em março de 2012.

2. Considerando as viagens com menor duração a partir da informação da Rede Expressos em www.rede-expressos.pt, com partida de Leiria

Embora as viagens em transporte individual se tornem mais dispendiosas em termos de custo, apresentam uma vantagem nos tempos de viagem dificilmente batíveis pelos transportes públicos. Tal facto pode ser ainda aliado à grande capacidade de permeabilidade do transporte individual, conseguindo chegar praticamente a todos os pontos, sem restrições de horários, e apesar de ser mais dispendioso, é mais apetecível nas opções e no conforto.

A população residente em zonas de baixa densidade fora das áreas de influência dos locais de paragem dos transportes não tem alternativas no âmbito de transportes, sobretudo a um nível urbano em que se faça a inter-relação e se contribua para a intermodalidade entre os diversos serviços de transportes.

7.3.6. MOBILIDADE LIGEIRA – REDE CICLOVIAS

O fomento da utilização da bicicleta como alternativa credível à utilização desproporcionada que hoje é dada ao transporte individual motorizado é um aspeto importante na adoção de padrões de mobilidade ambientalmente sustentáveis. A bicicleta surge como um modo de transporte desprovido da maior parte dos inconvenientes apontados ao automóvel. Não é poluente, não consome combustíveis fósseis, ocupa pouco espaço, o custo de aquisição é baixo e para além disso é benéfico para a saúde. Trata-se de um conjunto de vantagens que importa aproveitar e potenciar no contexto

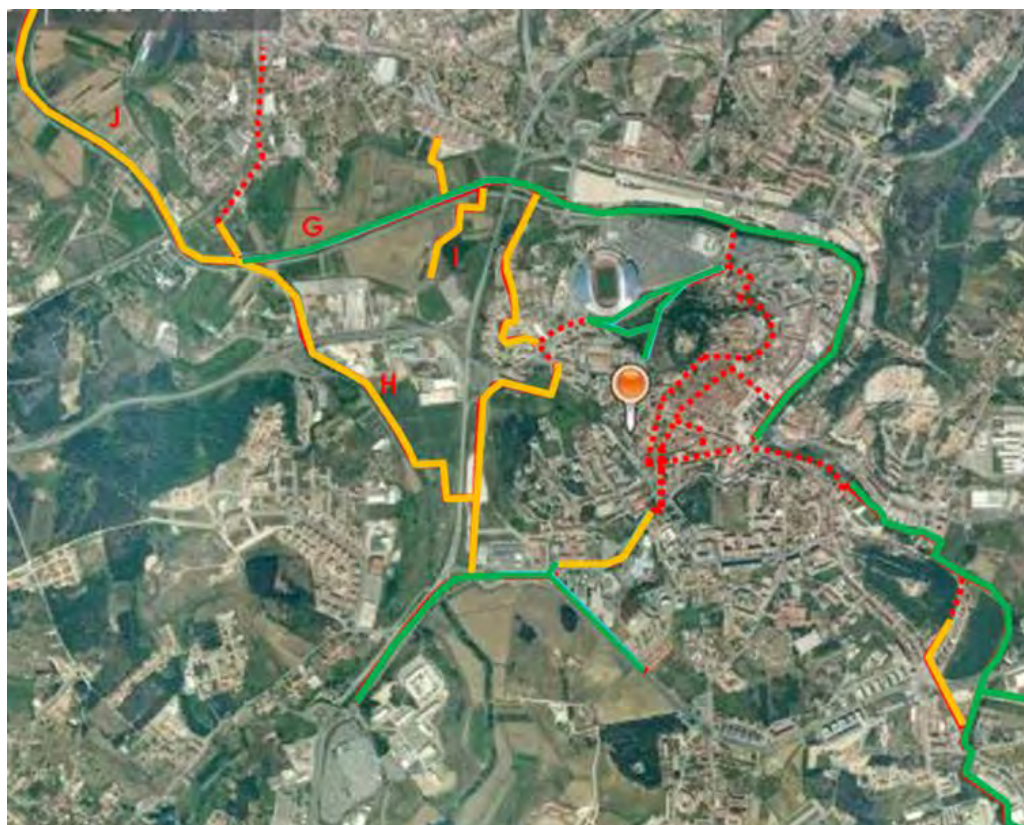


da mobilidade global de uma região urbana. Deve ser enfatizado que a bicicleta é vista não só como um modo de transporte autónomo mas também como um transporte complementar que pode servir de suporte a outros modos de transporte.

Foi desenvolvido um trabalho de procura de soluções, no espaço urbano da cidade de Leiria e também ao nível concelhio, que possam potenciar as vantagens da utilização/integração da bicicleta como alternativa modal viável minimizando os inconvenientes acima mencionados. Foram pesquisados, maioritariamente na rede viária existente, percursos com aptidão para a construção de ciclovias, permitindo assim alguma segregação em relação ao tráfego automóvel. Foram vários os critérios utilizados nesta análise sendo de salientar entre estes o espaço disponível, a orografia local, o interesse do percurso e as dificuldades a ultrapassar.

Os percursos foram classificados com base na sua presumível utilização maioritária tendo-se optado por três tipologias: percursos puramente lúdicos, percursos com carácter funcional e mistos.

Com a conclusão, em 2012, de uma empreitada para a construção de novas ciclovias, no âmbito de candidatura ao “RUCI – Redes Urbanas para a Competitividade e a Inovação”, no Município estão construídos cerca de 28 km de ciclovias, 15 km na Cidade de Leiria e 13 km junto à costa (Estrada Atlântica).



Legenda:




-  Passeios pedonais cicláveis e ciclovias já executados
-  Troços de ciclovias previstos
-  Troços não materializados

Figura 41. Rede ciclável da cidade de Leiria

Fonte: Câmara Municipal de Leiria

Em determinados troços dos arruamentos não é possível a construção de ciclovias, ou porque a largura do arruamento é insuficiente para garantir o corredor ciclável ou porque é necessário atravessar acessos de propriedades ou equipamentos. Estes troços, designados como não materializados, são importantes para as ligações entre os troços de ciclovias. São exemplos o troço da Avenida 25 de Abril situado entre a Rotunda Melvin Jones e o início da ciclovias e o atravessamento do posto de abastecimento de combustíveis da Avenida da Comunidade Europeia.

No caso do Centro Histórico de Leiria, optou-se por considerar os arruamentos como não materializados dado que se trata de uma zona onde a velocidade máxima admissível é de 30km/h, compatíveis com a partilha do mesmo espaço pelo automóvel e pela bicicleta, e a demarcação de via para bicicletas apresentaria um elevado impacto visual.



Esta rede urbana representa o embrião da rede ciclável que o Município pretende desenvolver, com o aproveitamento dos vales do Lis e da Ribeira do Sirol para a implementação de extensões da rede a Sudeste até ao Vale do Lapedo e até Noroeste, rumo à vila de Monte Real e à Costa Atlântica, onde poderia ser ligada à rede regional da zona costeira, que se baseia na ciclovia integrada na Estrada Atlântica.

A Estrada Atlântica é um projeto comum aos municípios de Nazaré, Alcobaça, Marinha Grande, Leiria e Pombal, que foi objeto de candidatura, pela Região de Turismo Leiria-Fátima, ao Programa Piter I e II (Programas Integrados Turísticos de Natureza Estruturante e Base Regional).

Uma vez que permite o acesso direto às praias, compreendidas entre a Nazaré e a Praia do Osso da Baleia, regista um fluxo de trânsito bastante elevado no período estival e nos fins de semana. Estes movimentos processam-se entre aglomerados/centros urbanos, praias e matas, assim como de forma independente, i.e. tendo como objetivo unicamente o percurso.

Esta ligação profunda do uso da estrada ao turismo, ao recreio e lazer das populações dos concelhos referidos (e de turistas, facilmente constatável no verão) associada aos valores culturais, históricos e naturais que ocorrem nos espaços que atravessa e à fragilidade dos ecossistemas costeiros confere-lhe uma importância nacional bastante significativa.



Figura 42. Rede ciclável de Leiria

Fonte: Câmara Municipal de Leiria



Leiria dispõe ainda de um sistema de utilização coletiva gratuita de bicicletas (Leiribike), encontrando-se em fase experimental um sistema automático de dispensa de bicicletas, desenvolvido totalmente por uma empresa de Leiria.



8. ORIENTAÇÕES

A definição concreta de uma estrutura tem forte influência nas interações espaciais, e constitui um elemento preponderante na estruturação do território, assumindo-se antes de tudo como um elemento fundamental de organização do espaço, estabelecendo o seu 'esqueleto'.

Ora, no âmbito da elaboração (no caso a revisão) de um Plano Diretor Municipal esse facto não pode obviamente ser omitido. Para além da simples definição de uma proposta de rede viária municipal 'per si', interessa sobretudo a definição de uma rede viária que seja capaz de responder aos desafios que se vão colocando em termos de circulação, bem como à sua fundamental articulação com o desenvolvimento urbano que se programa para o Concelho.

Incontestavelmente aliado à rede viária, o entendimento das necessidades e fragilidades em matéria de transportes e mobilidade no panorama do concelho, constitui, como já foi referido, ainda um desafio, e julga-se que quanto maiores forem as possibilidades de se oferecer, a todos os níveis, em todos os locais, para todas as idades e para todas as condições, alternativas competitivas ao transporte individual, mais se contribuirá para uma região qualificada.

Atualmente, as estratégias que são sugeridas na prossecução de níveis de sustentabilidade do sistema em termos de mobilidade e dos transportes, contam com os conceitos associados:

- Diversificação de oferta de modos de transporte
- Redução do espaço automóvel nos centros das cidades e nas urbanizações periféricas
- Introdução de veículos movidos a energias alternativas
- Gestão de procura de transportes
- Informação especializada em matéria de serviços de transportes, suas características, facilidades, preços, sistemas de pagamentos e bilhética.

O aumento da mobilidade das pessoas, reforçando a coesão das estruturas urbanas e suburbanas, promovendo o relacionamento interurbano segundo estratégias assumidas de coesão, e ainda viabilizando a oferta de transportes públicos em territórios de baixa densidade, constitui um grande desígnio, por forma a melhorar as condições de competitividade dos indivíduos e das atividades, ou seja, dos centros urbanos e dos aglomerados, quer isoladamente quer como rede de serviços, sem inviabilizar a sobrevivência de espaços que se encontram já marginalizados relativamente aos principais eixos de comunicação.



Outros desígnios são o da diminuição da dependência do transporte individual (por razões ambientais, energéticas e de qualificação urbana), o incremento de todos os modos de transporte para as diferentes escalas territoriais (no âmbito da constituição de oferta diversificada mas integrada em termos de conceção de redes, interfaces, tarifários e bilhética), e a atuação sobre a procura de transportes alternativos (para maximizar a utilização da oferta disponibilizada e condicionar comportamentos indesejáveis).

De um modo mais concreto, na área do concelho de Leiria assume-se como um fator primordial potenciar a formação de soluções alternativas nas zonas de baixa utilização de transportes. Tal prioridade encontra dois grandes desafios: a formação de autoridades regionais / intermunicipais de transportes, com efetivos poderes de coordenação e concertação de redes e operadores, e a criação de soluções alternativas (serviços a pedido) em zonas de baixa utilização.

Para a sua concretização importa dotar as autarquias de meios capazes de financiamento das componentes de serviço público, definindo-se eventualmente formas de contratação e de subvenção de alguns serviços, em complemento com o apoio à criação de agrupamentos de empresas (ou a sua fusão), tendo em vista a exploração de transportes alternativos, abrangendo pequenas empresas, taxistas, associações locais, etc.