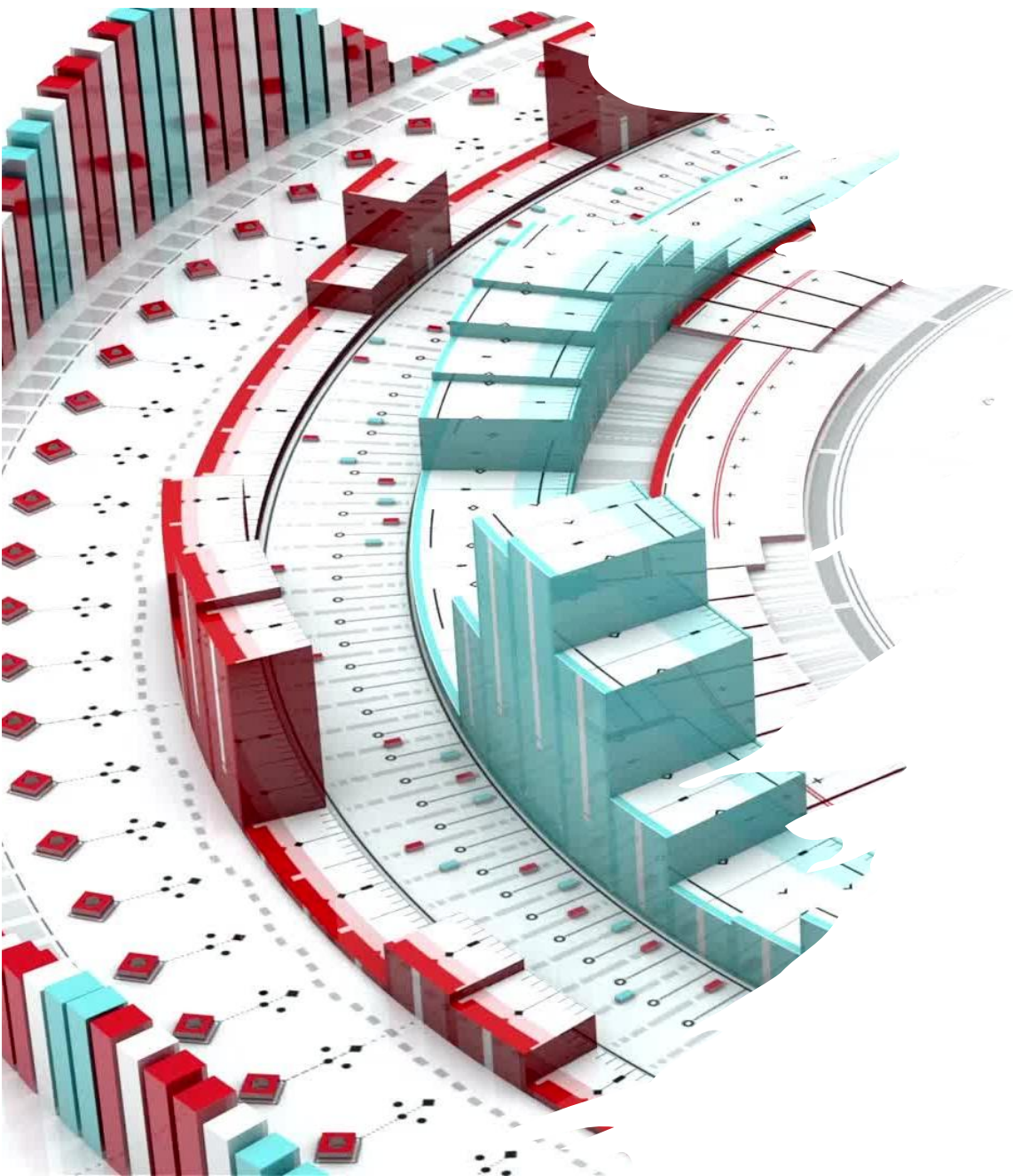


PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE LEIRIA

Webinar Pacto de Autarcas
Planos de Mobilidade Urbana Sustentável
Semana Europeia da Mobilidade



desenhamos cidades
gerimos **mobilidades**



O Município de Leiria já dispunha de um PMUS especificamente direcionado à cidade.

O referido plano integrou múltiplas ações de participação, designadamente:

- Assembleias públicas;
- Grupos temáticos;
- Outras ações específicas em colaboração com entidades locais de relevo, tais como o Politécnico de Leiria, a ACILIS - Associação de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo da Região de Leiria, e demais stakeholders concelhios,

O presente plano revê e amplia o anterior, alargando a sua abrangência territorial da cidade para todo o Município

O PLANO CONTINUA
EM CURSO

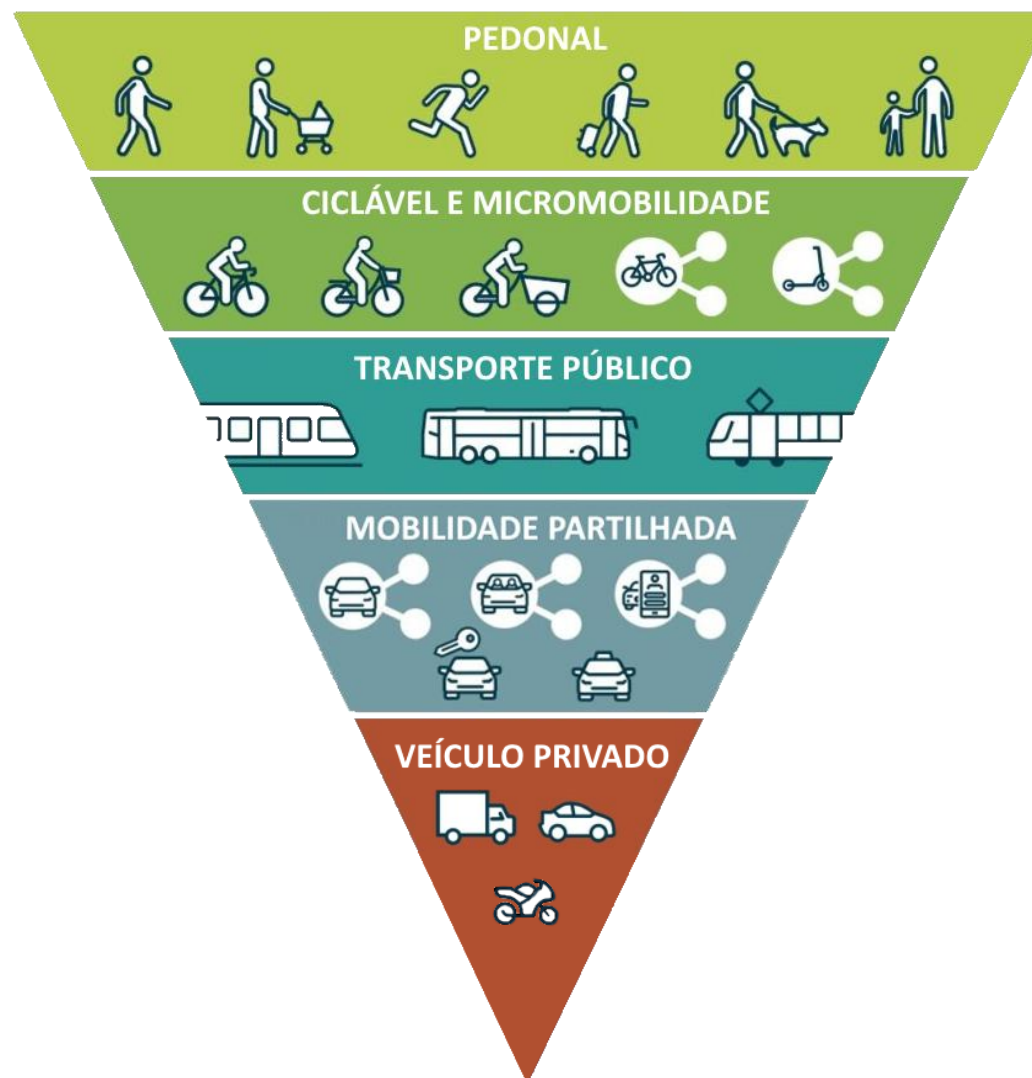
JÁ CONTOU COM UMA AÇÃO
COM STAKEHOLDERS (JULHO),
DIVULGADA PUBLICAMENTE
NUM MOMENTO DE
PARTICIPAÇÃO GENERALIZADA

ESTÃO PREVISTAS MAIS AÇÕES
DE PARTICIPAÇÃO NO
DECURSO DA FASE EM
ELABORAÇÃO (FASE III)

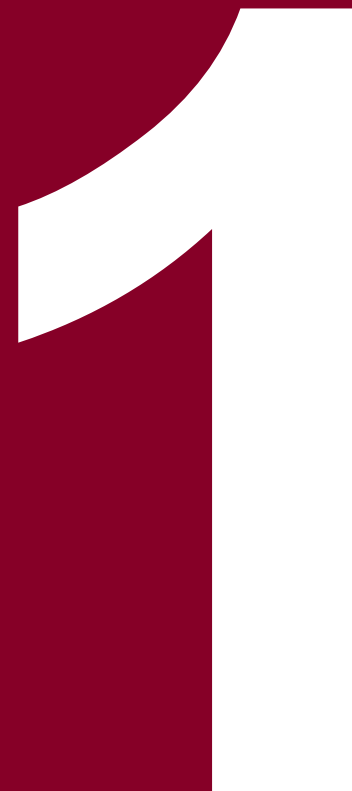
A CÂMARA TEM
VÁRIOS CANAIS DE
COMUNICAÇÃO
ABERTOS, DESDE O
PRESENCIAL AO E-
MAIL ([PMUS@CM-
LEIRIA.PT](mailto:PMUS@CM-LEIRIA.PT))



O paradigma atual (e incontornável) da mobilidade urbana



Território e Padrões de Mobilidade

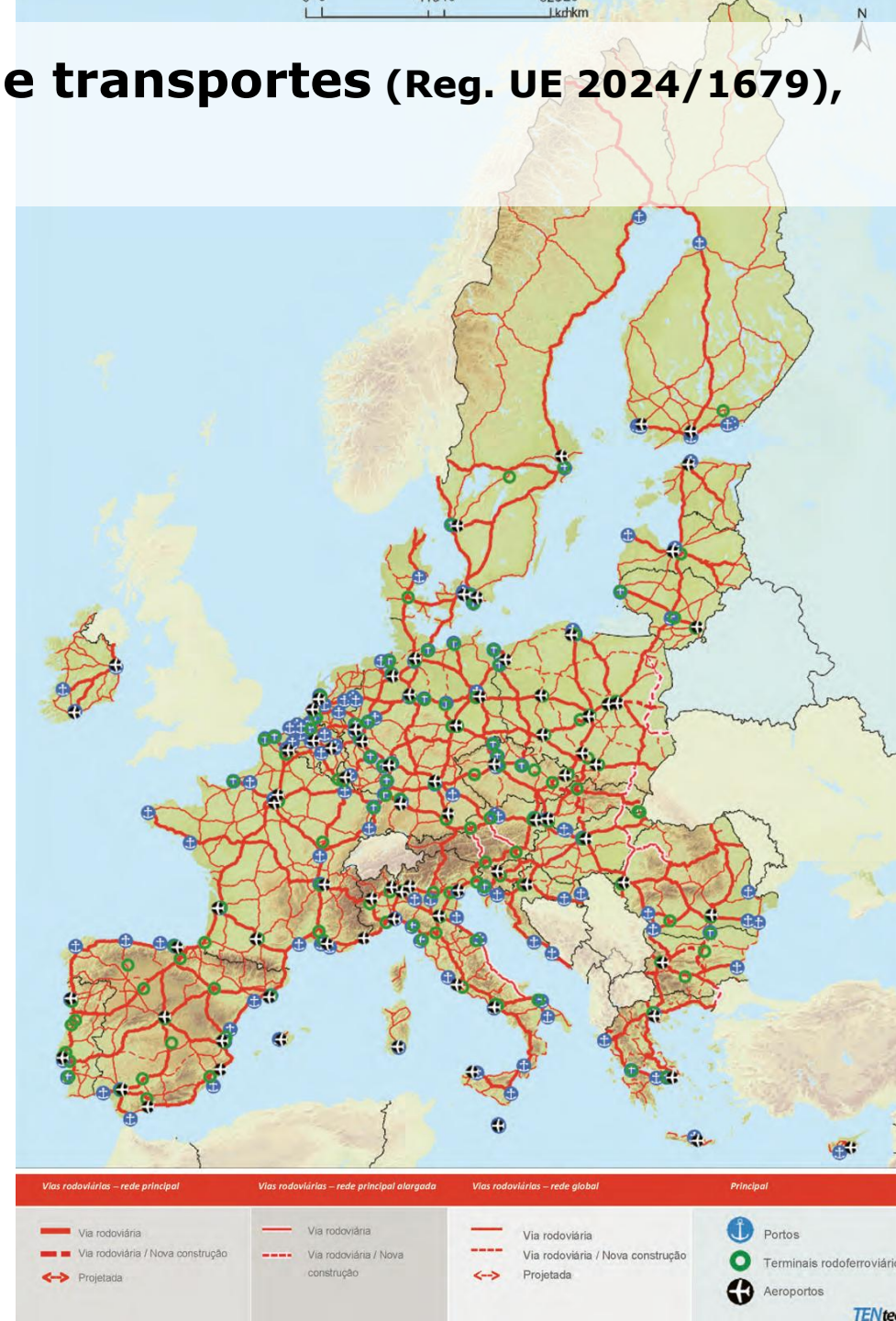


A RTE-T - rede transeuropeia de transportes (Reg. UE 2024/1679), os Nós Urbanos e o PMUS

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

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

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



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

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

-Foram definidos 432 nós urbanos na UE.

-Leiria é um dos 30 nós urbanos portugueses (somente 11 fora da AML/AMP).

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

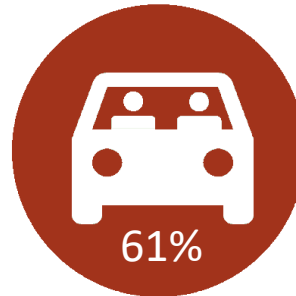
-Obrigatoriedade de *desenvolver interface multimodal* de passageiros até 2030;

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

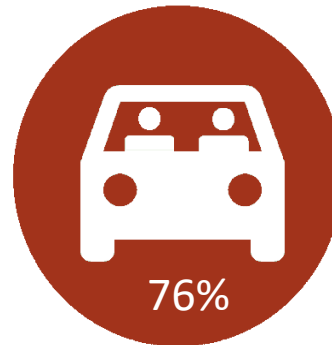


Que contributo, individual e coletivo, podemos e queremos dar para evitar este percurso ascendente de utilização do automóvel?

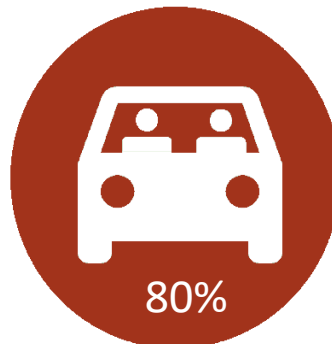
CENSOS
2001



CENSOS
2011



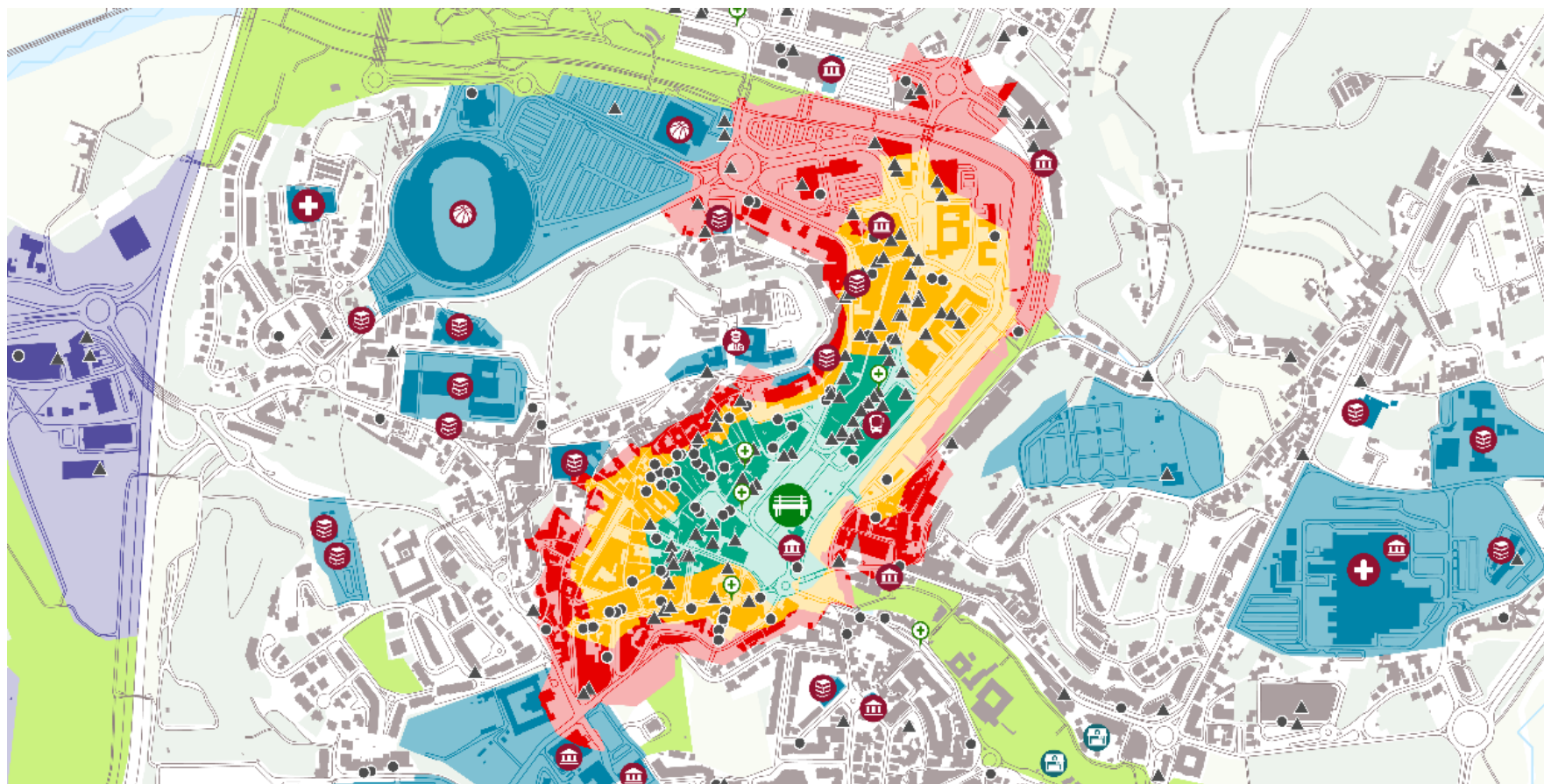
CENSOS
2021



Modos Suaves

2

MODOS SUAVES | A dimensão caminhável do território



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

ATÉ 5 MN.
5 A 10 MN.
10 A 15 MN.



JARDIM LUÍS DE CAMÕES



EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO



TERMINAL RODOVIÁRIO



FARMÁCIA



EQUIPAMENTO DE ENSINO



EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO CIVIL



HOSPITAL



COMÉRCIO E SERVIÇOS



EQUIPAMENTO DESPORTIVO



EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA



CENTRO DE SAÚDE

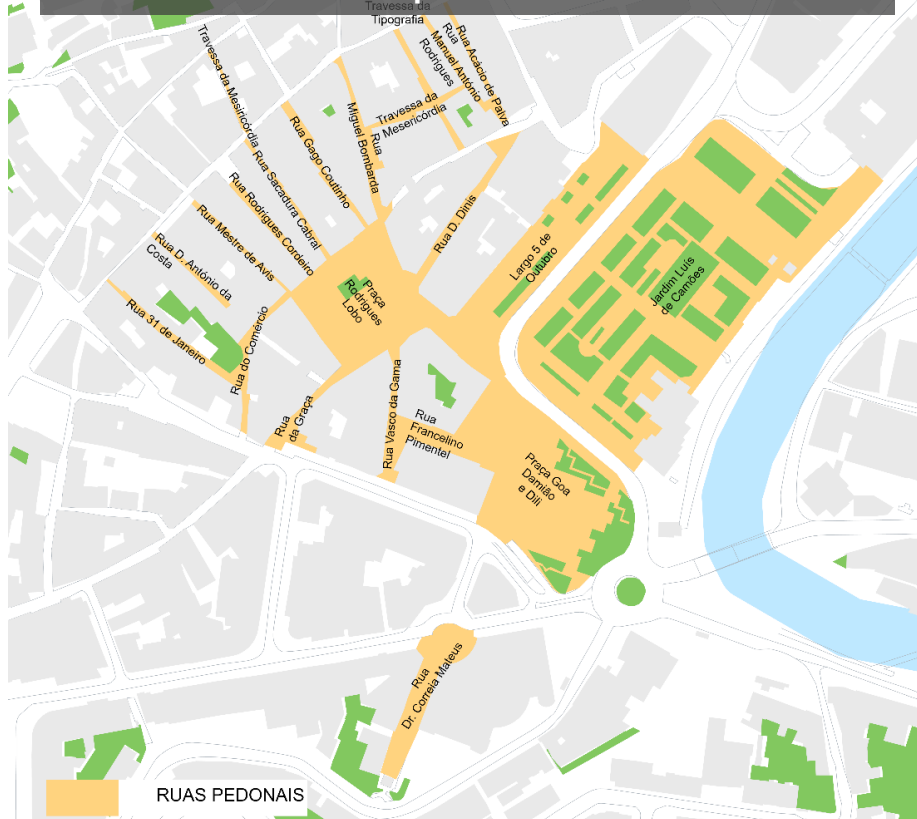


RESTAURAÇÃO

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

MODOS SUAVES | A dimensão caminhável do território

Eixos exclusivamente pedonais do Centro Histórico



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



Zona 30 do Centro Histórico -
Largo 5 de Outubro



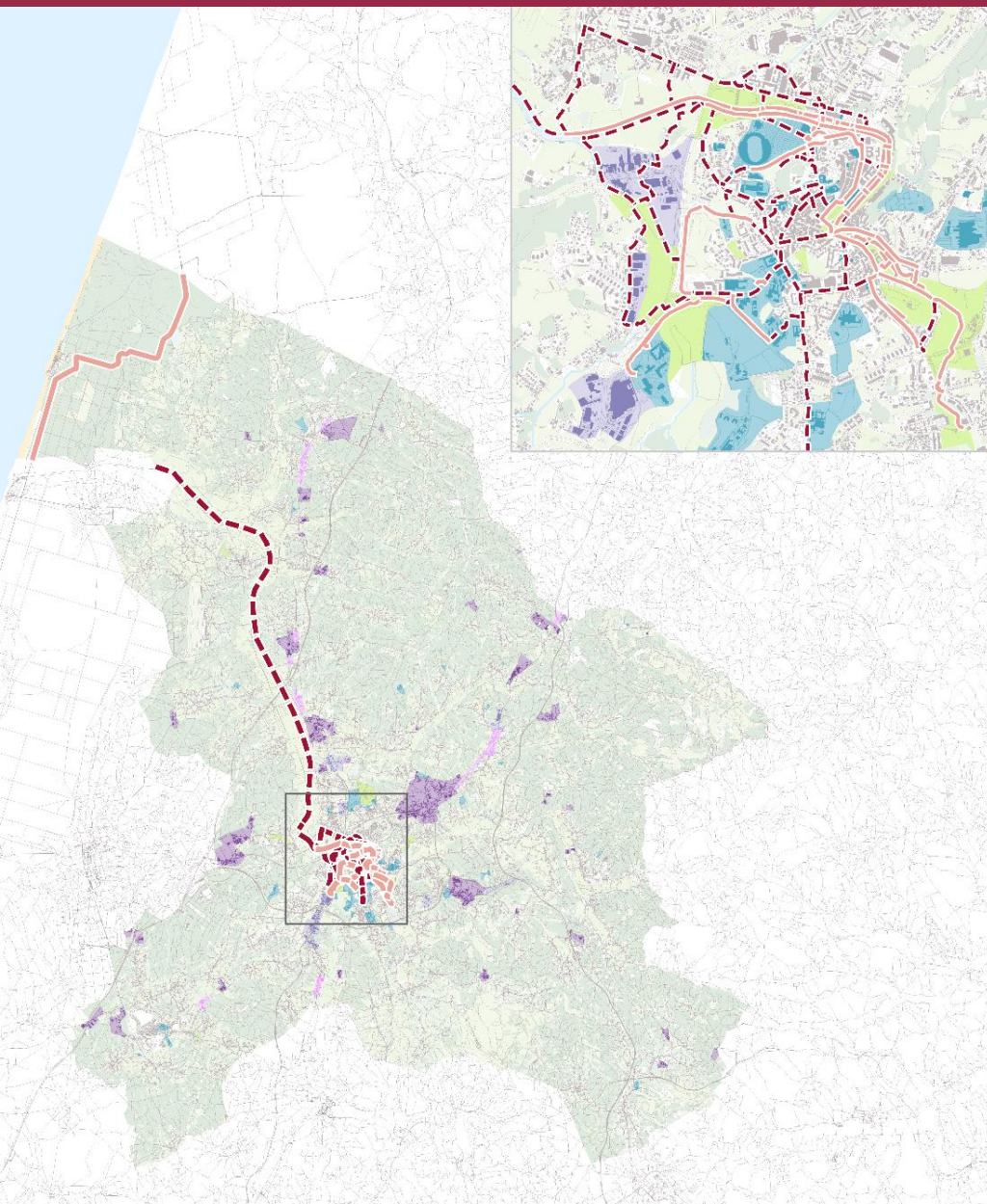
Zona de coexistência na U. F. de
Monte Real e Carvide - Rua 28 de
Maio



Ligações mecanizadas do Castelo de Leiria



MODOS SUAVES | Modo Ciclável

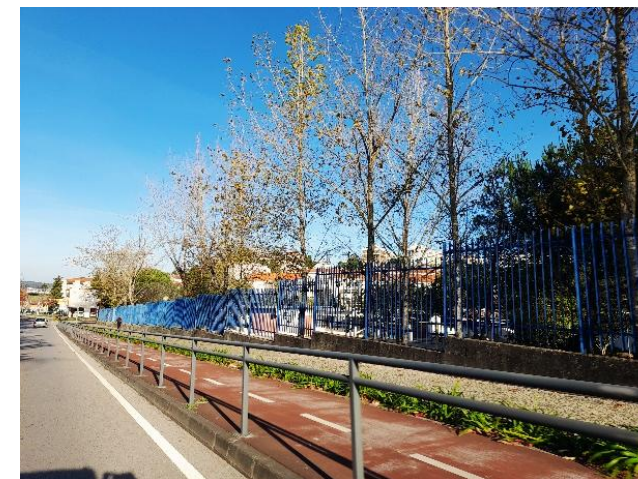


REDE CICLÁVEL

— EIXO CICLÁVEL EXISTENTE

- - - EIXO CICLÁVEL PREVISTO

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

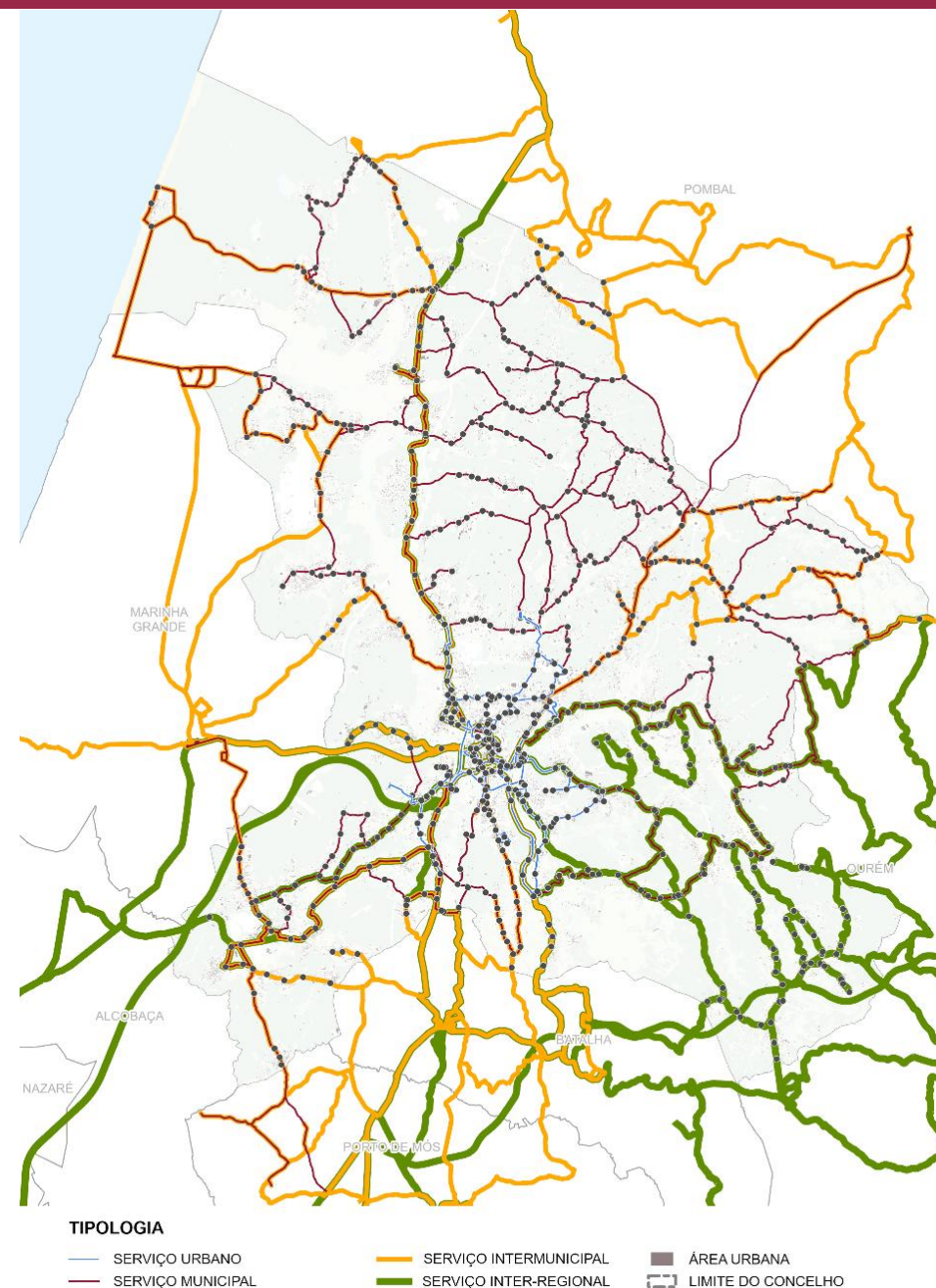


Transporte Público e Interfaces

3

- A rede de TCR possui 126 linhas:

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





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

Estacionamento e Logística

4

ESTACIONAMENTO | Parques de estacionamento



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

ESTACIONAMENTO | Estacionamento de duração limitada na via pública

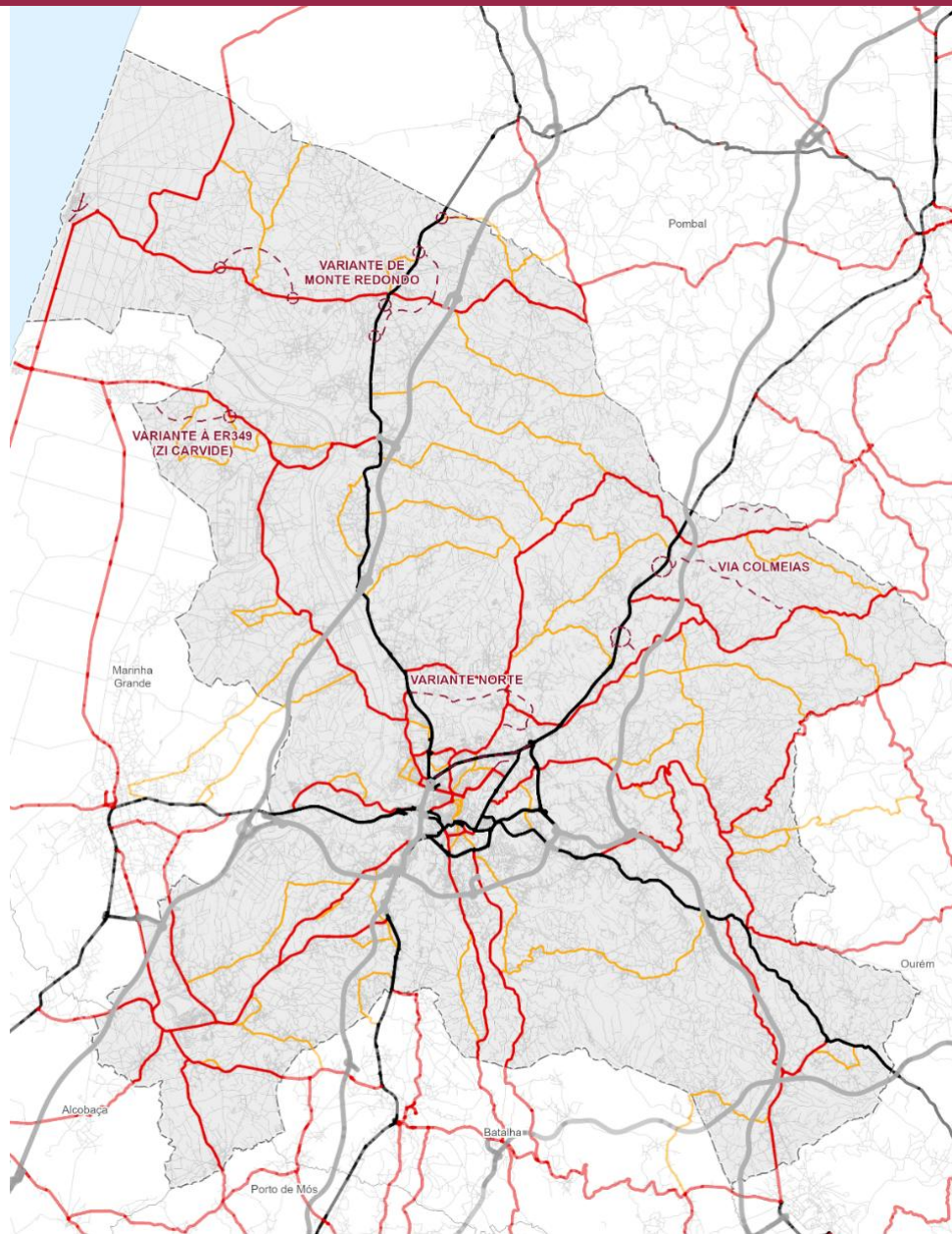


- Existência de **Regulamento Geral das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada**, constituída por 3 ZEDL (Zonas Estacionamento de Duração Limitada);
- A **inexistência de qualquer variação da tarifa** induz a **homogeneização** de áreas que comportam **diferentes níveis de procura potencial**;
-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

Sistema Viário

5

Hierarquia Viária



HIERARQUIA FUNCIONAL DA REDE VIÁRIA



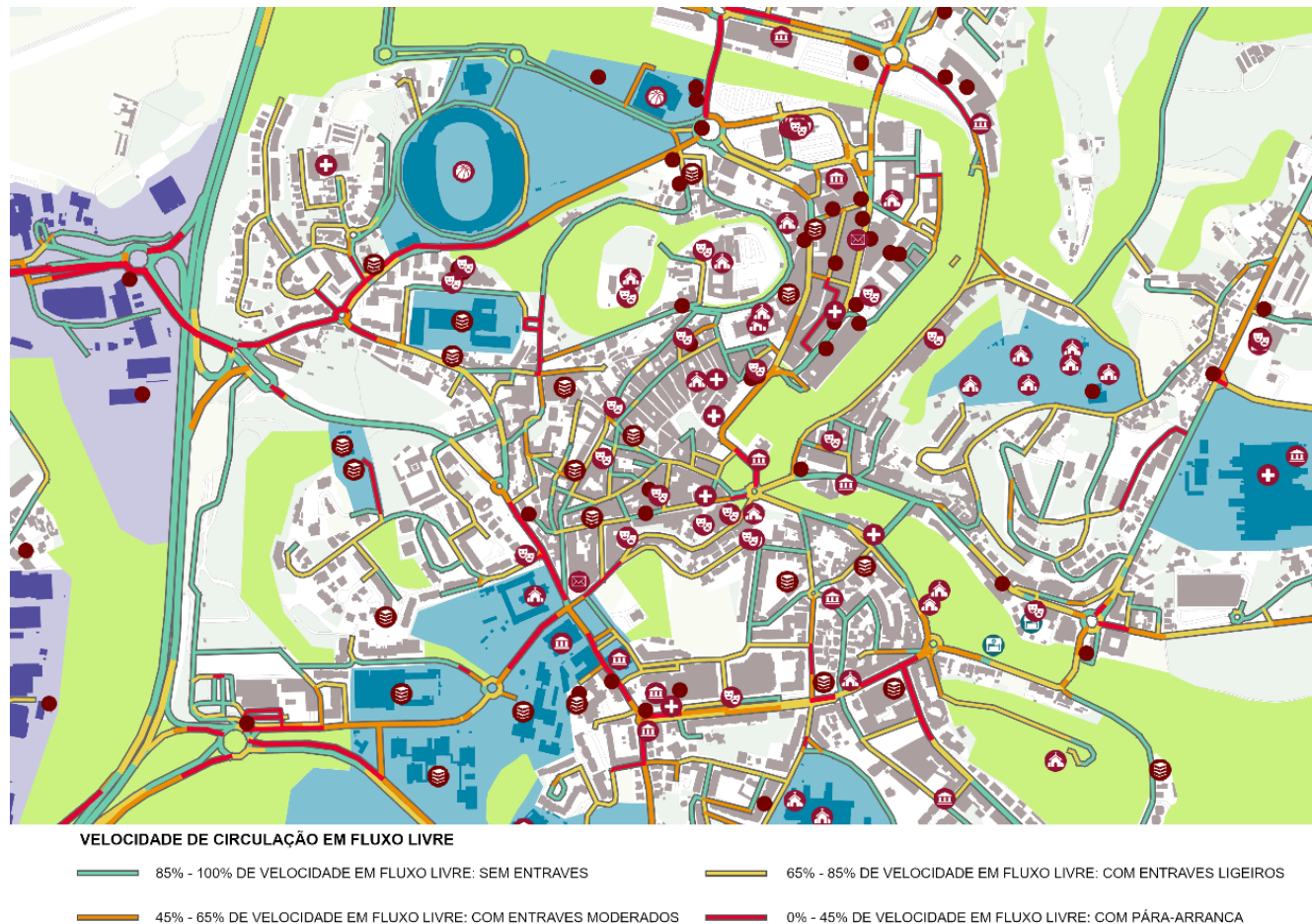
- A hierarquia viária de Leiria exhibe uma **macro rede** capaz de servir os principais povoamentos concelhios e ainda os acessos ao exterior;
- Assenta, sobretudo, num conjunto de estradas que assumem características de **rede de distribuição secundária**;
- Necessidade de **ultrapassar as barreiras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

Monopolização do automóvel no ambiente urbano

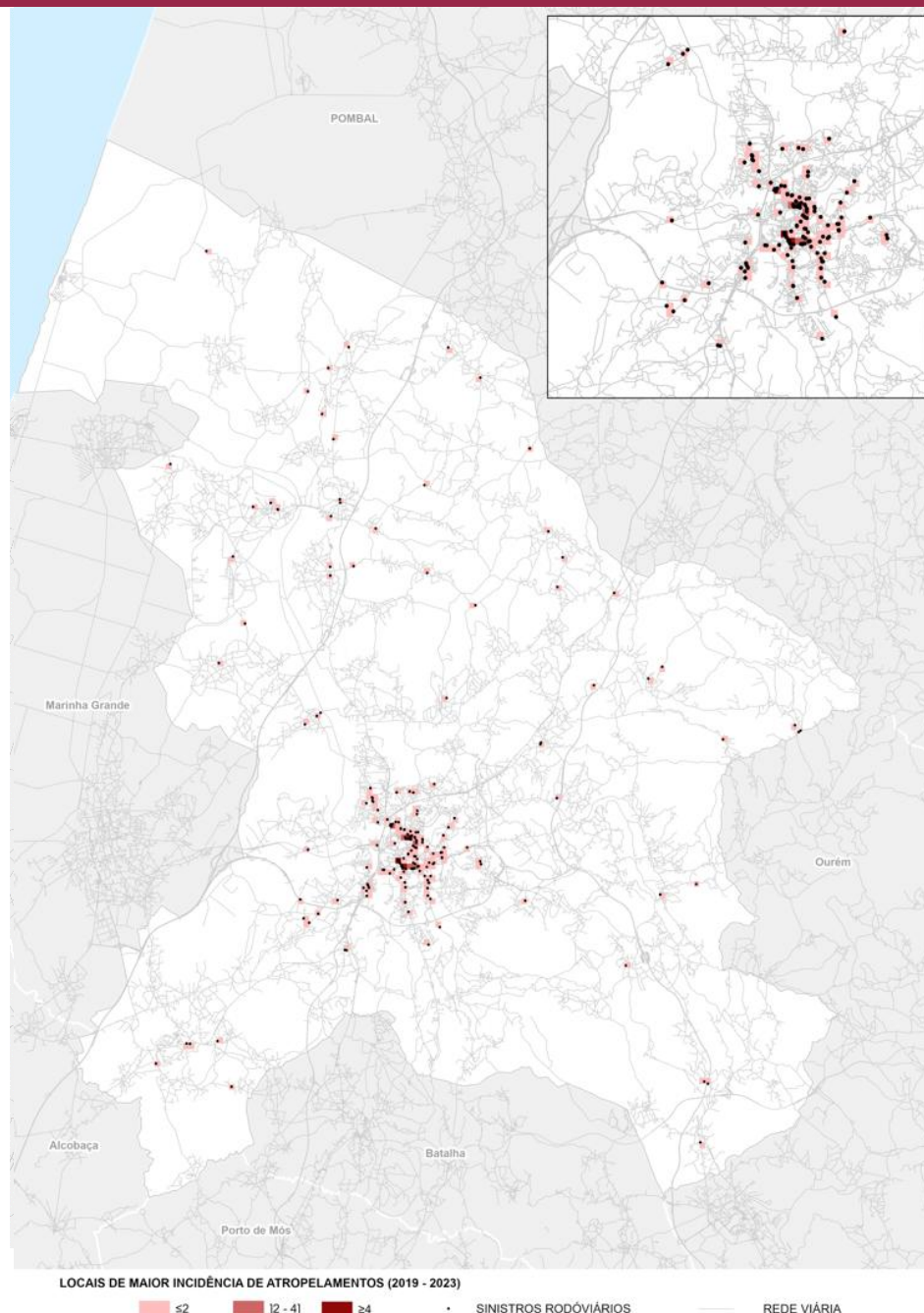


- A **linearidade de eixos de atravessamento** promove a **prática de elevadas velocidades de circulação**, potenciada pela ausência de elementos de acalmia de tráfego;
- Exemplo: A **Avenida 22 de Maio** apresenta um **espaço-canal monopolizado pelo automóvel**, com **perfil favorável à prática de velocidades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

Monopolização do automóvel no ambiente urbano

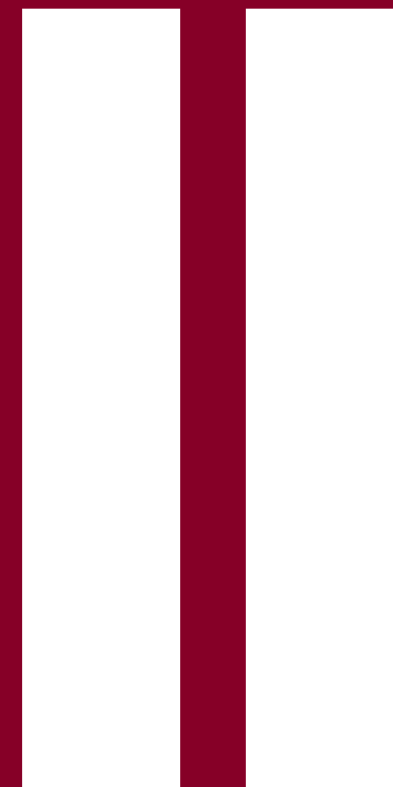


- As maiores entropias na circulação viária local relacionam-se, espacialmente, com as áreas onde **predomina a concentração de atividades e/ou equipamentos**, em virtude da maior densidade de fluxos atraídos e gerados;
- O traçado que corresponde à **Estrada da Marinha Grande, Rua dos Mártires, Rua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



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

Que Leiria queremos planejar?



OG. OBJETIVOS GERAIS

Segurança na Mobilidade

Eficácia e Eficiência

Sustentabilidade

Acessibilidade, Inclusão e Coesão Territorial



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

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

OE. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE 1

Leiria caminhável

OE 1.1.

Melhorar a **qualidade de circulação pedonal** através da requalificação/ adaptação do espaço público

OE 1.2.

Disponibilizar uma **infraestrutura pedonal universal**, contínua e articulada com os restantes modos de transporte

OE 1.3.

Criar diferentes dinâmicas nas deslocações pedonais

OE 1.4.

Humanizar o espaço público

OE 1.5.

Potenciar as deslocações em modo pedonal entre as principais centralidades



OE 2

Leiria ciclável

OE 2.1.

Potenciar as **deslocações em modo ciclável**

OE 2.2.

Implementar infraestruturas de **apoio à circulação** em bicicleta

OE 2.3.

Disponibilizar infraestruturas de **apoio ao uso da bicicleta**

OE 2.4.

Prever espaços de circulação para a bicicleta

OE 2.5.

Potenciar as deslocações em modo ciclável entre as principais centralidades



OE 3

Promoção dos transportes públicos

OE 3.1.

Assegurar a **interligação de todos os modos** de transporte

OE 3.2.

Assegurar a **cobertura territorial** dos serviços de TCR, compatibilizando-os com os níveis de procura – **frequência**

OE 3.3.

Melhorar o sistema de informação ao público

OE 3.4.

Melhorar as **condições de acesso às infraestruturas e às principais paragens**

OE 3.5.

Substituir gradualmente o **material circulante** por veículos mais sustentáveis

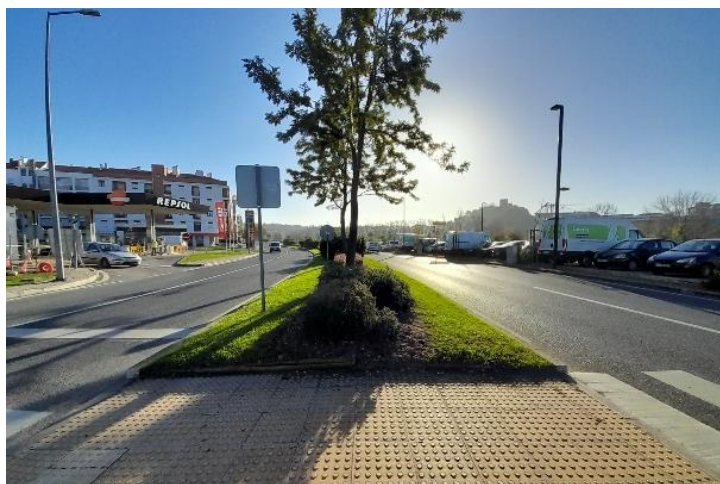


OE. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE 4

Otimização do sistema viário

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



OE 5

Racionalização do estacionamento

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



OE 6

Equilíbrio das ações de logística urbana

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



OT. OBJETIVOS TRANSVERSAIS

OT 1

Integração dos modos

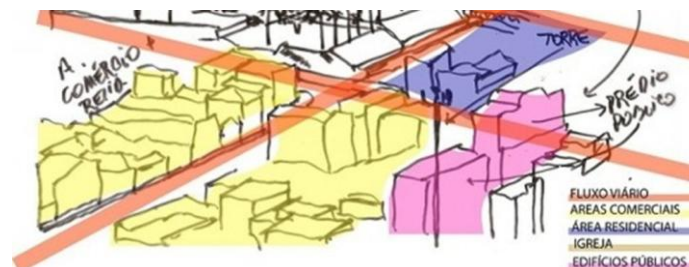
- OT 1.1.
Promover a **intermodalidade** através da **integração** dos diversos modos de transporte
- OT 1.2.
Potenciar as principais paragens de forma a torna-las **plataformas intermodais**
- OT 1.3.
Promover a **integração da bilhética** em todos os modos de transporte



OT 2

Integração da mobilidade com o uso do solo

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



OT 3

Melhoria da qualidade do ambiente urbano

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



OS. OBJETIVOS SISTÉMICOS

OS 1

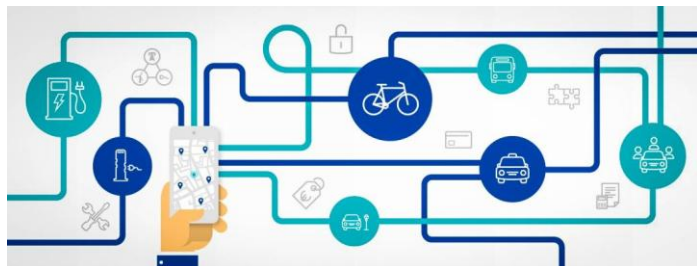
Integração da mobilidade nas plataformas digitais

OS 1.1.

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

OS 1.2.

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



OS 2

Dinâmicas de Planeamento

OS 2.1.

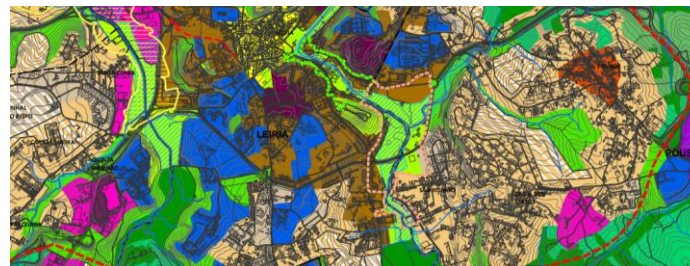
Promover o planeamento adequado à **escala** de intervenção no território.

OS 2.2.

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

OS 2.3.

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



OS 3

Preparação do Quadro Comunitário 2030

OS 3.1.

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

OS 3.2.

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



OG. OBJETIVOS GERAIS

Segurança

Eficácia e Eficiência

Sustentabilidade

Acessibilidade, Inclusão e Coesão Territorial

OE. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE 1

Leiria caminhável

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

OE 2

Leiria ciclável

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

OE 3

Promoção dos transportes públicos

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

OE 4

Otimização do sistema viário

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

OE 5

Racionalização do estacionamento

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

OE 6

Equilíbrio das ações de logística urbana

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

OT. OBJETIVOS TRANSVERSAIS

OT 1

Integração dos modos

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

OT 2

Integração da mobilidade com o uso do solo

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

OT 3

Melhoria da qualidade do ambiente urbano

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

OS. OBJETIVOS SISTÉMICOS

OS 1

Integração da mobilidade nas plataformas digitais

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

OS 2

Dinâmicas de Planeamento

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

OS 3

Preparação do Quadro Comunitário 2030

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

LEIRIA

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

HUMANIZAÇÃO
DESCARBONIZAÇÃO



Muito obrigado pela atenção!

Leiria+ mobilidade

