

The background of the entire page is a stylized illustration of a complex, winding road network. The roads are black with white dashed lines and are set against a dark blue background. The roads curve and loop in various directions. On these roads, there are several vehicles: a red car, a blue car, a red and white bus, and a white train. There are also several pedestrians and cyclists. One person is walking on a pink path, another is walking on a black path, and a person is riding a bicycle on a pink path. The overall theme is urban mobility and transportation.

31 medidas para resolver o “31” da mobilidade em Leiria



31 medidas para resolver o “31” da mobilidade em Leiria

Introdução

A mobilidade urbana no concelho de Leiria enfrenta hoje desafios estruturais que comprometem a qualidade de vida dos cidadãos, a eficiência económica e a sustentabilidade ambiental. A crescente pressão rodoviária, em especial nos principais eixos de ligação à cidade, exige uma resposta estratégica, ambiciosa e fundamentada.

A Iniciativa Liberal propõe um **plano de médio e longo prazo para a mobilidade de Leiria**, assente em **31 medidas concretas**, que devem ser validadas e priorizadas no âmbito de um **Estudo Estratégico de Mobilidade**, a ser encomendado a uma entidade independente e especializada. O plano prevê uma **implementação faseada**, de forma realista e responsável, salvaguardando o equilíbrio financeiro do município, tendo em conta o impacto de cada medida, os recursos disponíveis e a coordenação com entidades como a Infraestruturas de Portugal.

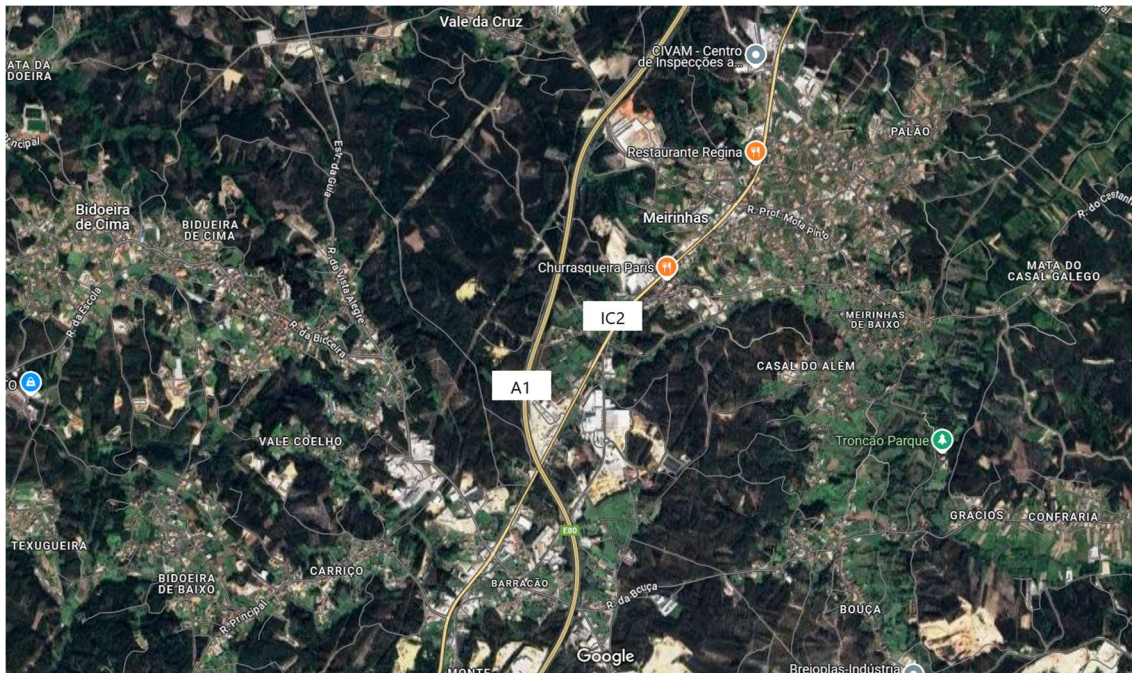
Este conjunto de propostas visa não apenas **resolver os estrangulamentos rodoviários atuais**, mas também **preparar Leiria para o futuro**, articulando-se com projetos nacionais como a **linha de alta velocidade** e promovendo soluções sustentáveis de acessibilidade, segurança rodoviária e racionalização do trânsito.

Medidas relativas à Mobilidade Rodoviária

1. Acesso do IC2 à A1 na zona de Barracão/Meirinhas

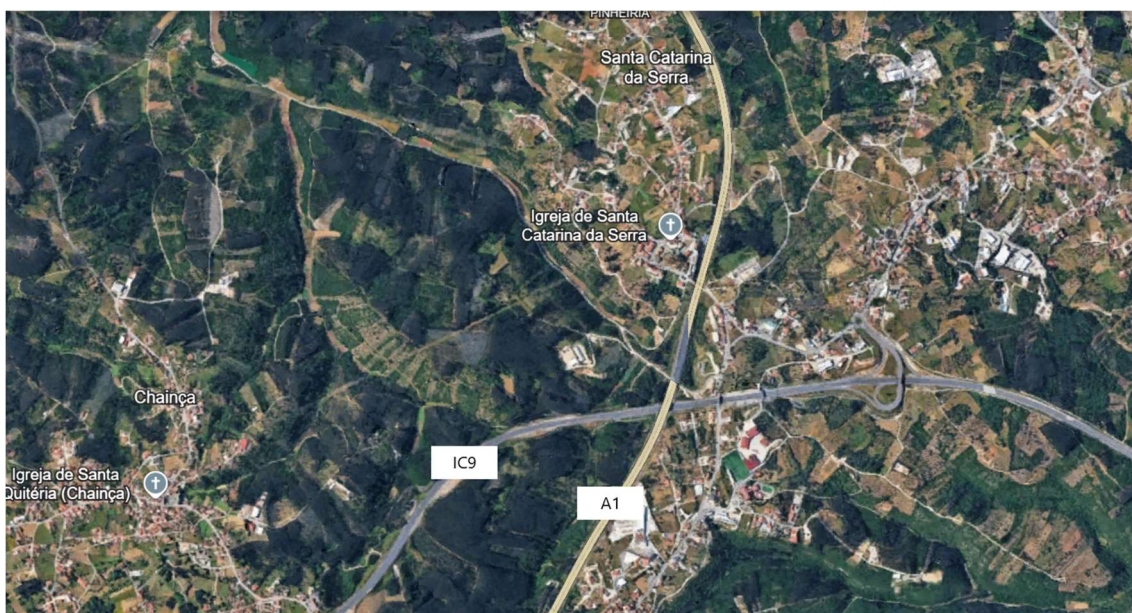
Uma obra há muito ambicionada para o norte do concelho, que permitirá o acesso direto à A1 para um vasto conjunto de empresas, especialmente de transportes, e para os residentes nesta zona. Irá reforçar significativamente a acessibilidade da zona norte do concelho e reduzir o trânsito no IC2 desde a localidade de Barracão até à ZICOFA.

A localização exata deverá ser definida através de estudo técnico, minimizando impactos nas populações locais. Este investimento deverá ser negociado entre a Infraestruturas de Portugal e a concessionária da autoestrada A1.



2. Acesso do IC9 à A1 na zona de Santa Catarina da Serra

Irá permitir a ligação de Leiria a Ourém de uma forma mais eficiente e segura do que a utilização da N113. Esta é uma obra estruturante a nível regional não só para Leiria mas também para os outros concelhos vizinhos como é o caso de Ourém, Batalha e Porto de Mós. A localização exata deverá ser definida através de estudo técnico, minimizando impactos nas populações locais. Este investimento deverá ser negociado entre a Infraestruturas de Portugal e a concessionária da autoestrada A1.



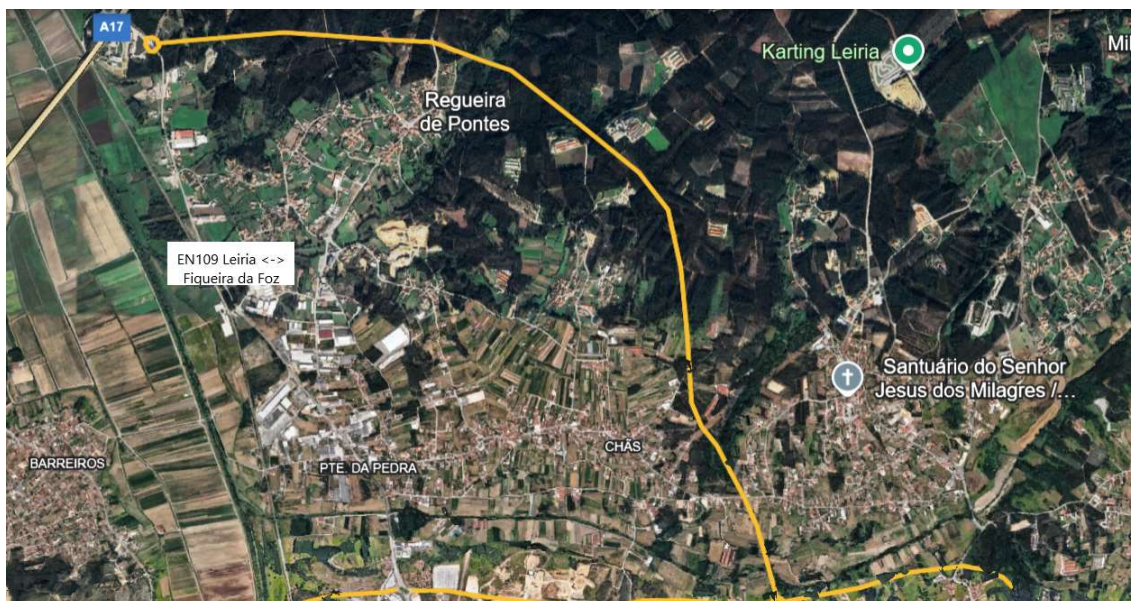
3. Circular Norte

Construção de uma nova rodovia em perfil de via rápida/autoestrada entre a ZICOFA e a EN109 (Rotunda do Falcão), com o objetivo de aliviar o trânsito no IC2 entre os nós da A8-1 (Rotunda Aérea) e de Almoinha Grande.



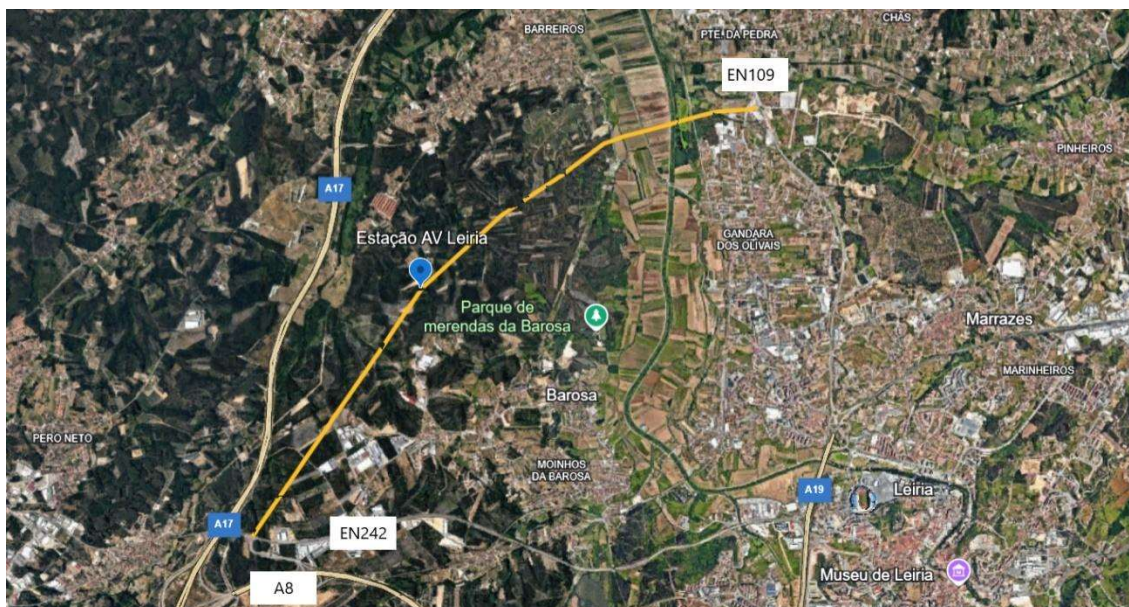
4. Ligação da A17 à Circular Norte

Nova ligação rodoviária entre a A17 (saída de Leiria Norte) e a Circular Norte, contribuindo para uma substancial redução do trânsito na EN109, nomeadamente na zona de Ponte da Pedra.



5. Circular Oeste

Ligação entre a EN109 (rotunda do Falcão) e a EN242 (rotunda de acesso à A8), com ligação à futura estação ferroviária de alta velocidade. Esta infraestrutura será essencial para distribuir de forma eficiente o trânsito proveniente e com destino à estação. Servirá igualmente para aliviar o trânsito no IC2 entre os nós de Almoinha Grande e do Barruivo.



6. Requalificação do IC2

Embora sob gestão da Infraestruturas de Portugal, o município deverá negociar as seguintes intervenções:

- **Entre a A19 e as Rotundas Paulo VI / A8-1 (ZICOFa):** Duplicação de faixas para perfil de via rápida/autoestrada.
- **Medida provisória:** substituição do separador central por pinos de 50 em 50 metros, permitindo intervenções de emergência e melhor escoamento do trânsito em caso de acidente.



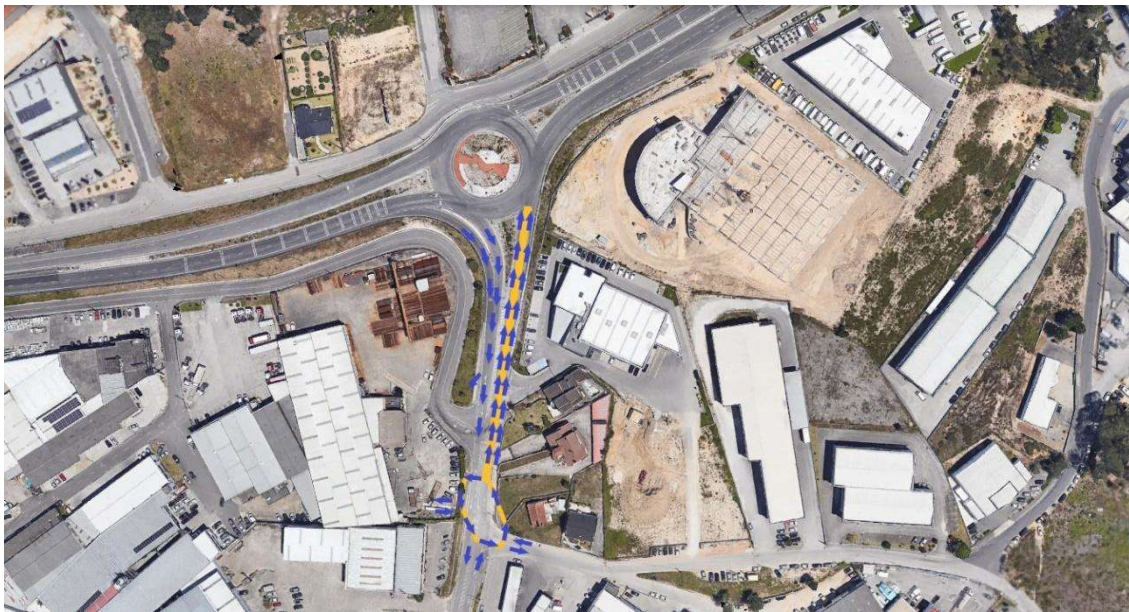
7. Acessos à Rotunda Aérea IC2 / ZICOFA / A8-1

Criação de duas faixas de acesso à rotunda, com a faixa da direita segregada para acesso à A8-1 em direção à A1.



8. Acesso à Rotunda do IC2 / Rua Paulo VI

Criação de duas faixas de entrada na rotunda, permitindo separar o trânsito que segue para norte daquele que entra na rotunda em direção a sul.



9. Reconfiguração do Nó do IC2 / Almoinha Grande

Reconfiguração do nó para permitir ligação direta entre a rotunda da EN109 e a estrada da Figueira da Foz. Esta medida reduzirá significativamente o trânsito no acesso de Marrazes à EN109 e no acesso da estrada da estação à rotunda da Almoinha Grande.



10. Requalificação da EN242

Requalificação para perfil de via urbana dupla entre a rotunda da A8 e a rotunda do Barruivo, com financiamento associado à linha de alta velocidade, de acordo com o projeto urbanístico proposto pela Infraestrutura de Portugal (IP).

Com o fim da concessão da A8 à Autoestradas do Atlântico (previsto para final de 2028), o município deve defender junto da IP a **isenção de portagens** na A8 entre Marinha Grande Sul e Leiria Sul.



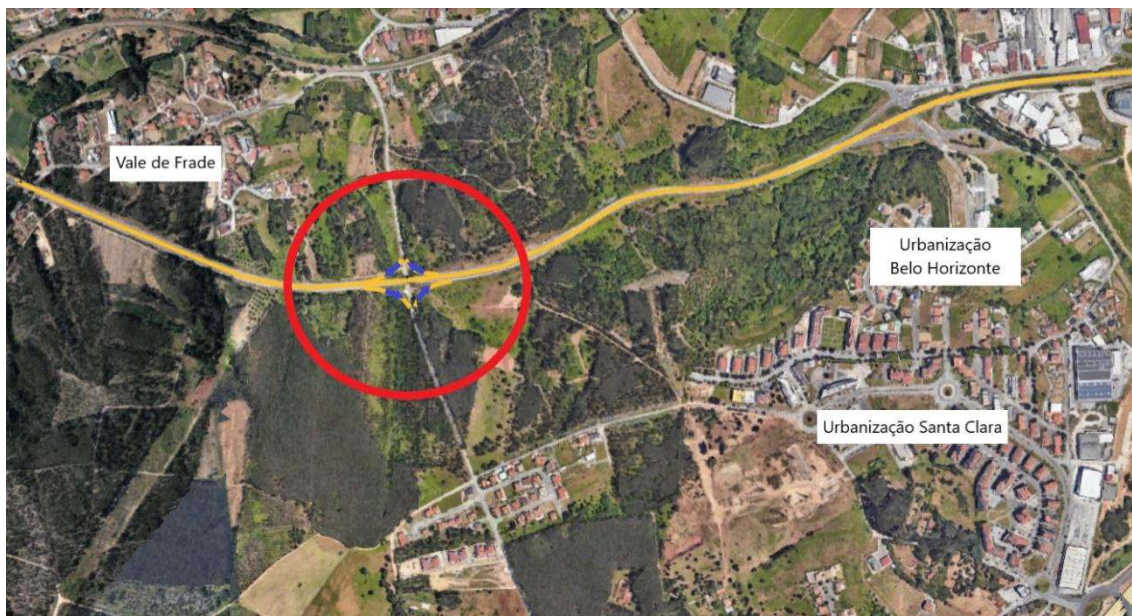
11. Acesso ao Nó A19 / EN242 do Barruivo sentido Marinha Grande → Leiria

Alargamento do viaduto de entrada em Leiria para duas faixas no sentido Marinha Grande → Leiria, com faixa segregada para entrada na A19 no sentido Sul → Norte. A solução poderá ser provisória, integrando uma futura ampliação para duas faixas em ambos os sentidos, com financiamento associado à linha de alta velocidade.



12. Acesso da EN242 a Parceiros / Barosa

Construção de um novo nó de acesso entre a EN242 e a Rua de Santa Maria (ligação entre Barosa e Parceiros), com financiamento associado à linha de alta velocidade. Esta intervenção visa aliviar o nó de Belo Horizonte, numa zona com forte crescimento habitacional e com elevado volume de trânsito.



13. Intervenção na Rotunda Vale de Lobos (Circular Interna de Leiria)

Esta rotunda é um ponto crítico da Circular Interna, com congestionamentos frequentes que comprometem a sua função como via de distribuição eficiente.

É proposta a construção de faixas centrais que passem por cima (viaduto) ou por baixo (túnel) da rotunda, assegurando a fluidez do trânsito de atravessamento. As faixas laterais manter-se-ão para acesso local à rotunda.

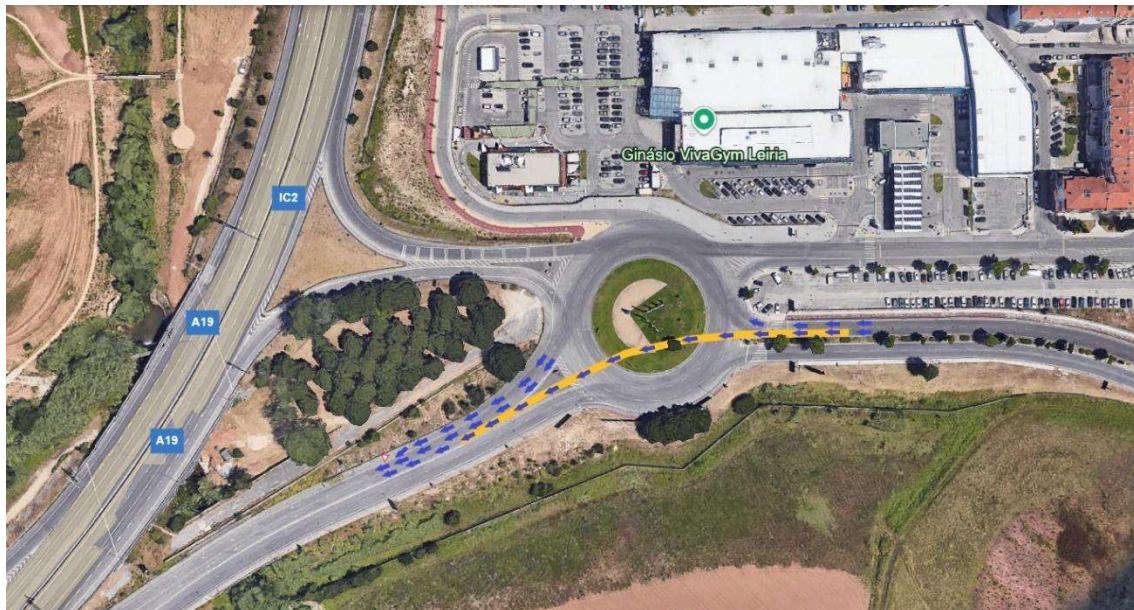


14. Intervenção na Rotunda D. Dinis / Porto Moniz (Circular Interna de Leiria)

Outro ponto de estrangulamento importante na Circular Interna, sobretudo no acesso em direção ao Politécnico, à área comercial e a Parceiros.

É proposta a criação de faixa dedicada em viaduto ou túnel, permitindo trânsito contínuo na direção do Politécnico, sem interferência da rotunda.

A Iniciativa Liberal **discorda da construção de uma segunda rotunda** nesta zona (prevista no plano Leiria 2035), por se considerar que agravaria os problemas de fluidez e de concentração de trânsito já existentes.



15. Requalificação da EN350 – Andrinos

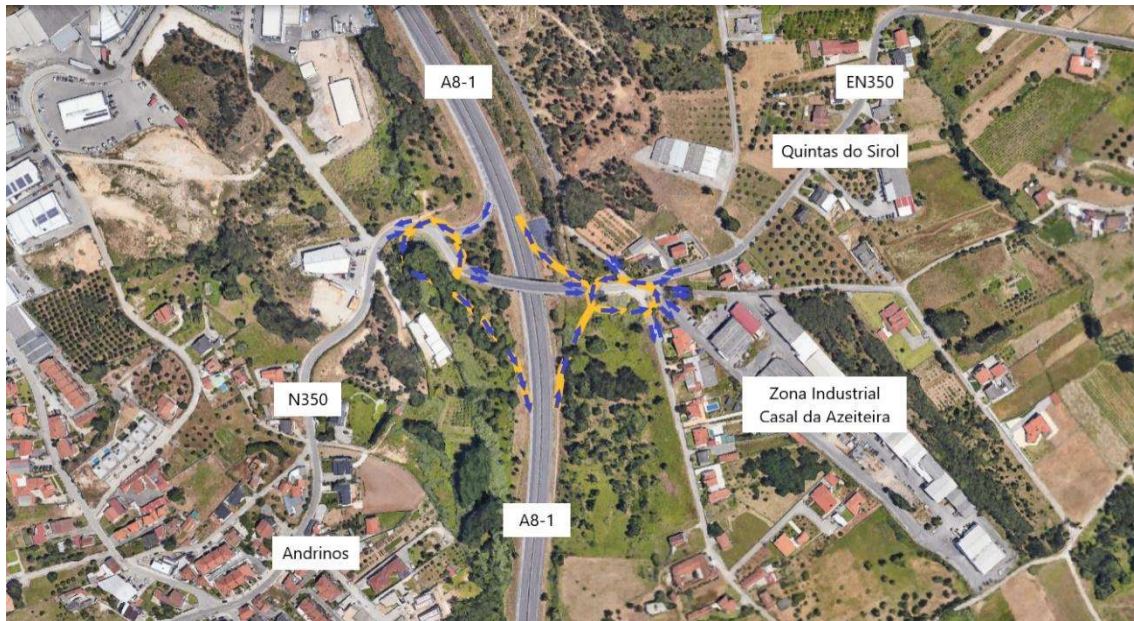
Via recentemente transferida para a gestão municipal. O perfil da via com várias curvas representa um elevado risco de sinistralidade. Têm sido vários os acidentes que se têm vindo a verificar nesta zona ao longo dos anos, sobretudo em condições de piso molhado no inverno.

É proposta a eliminação de curvas entre a subestação da E-redes no Vale Sepal e os Andrinos, mediante negociação com a entidade que tutela o Hospital de dia de Psiquiatria.



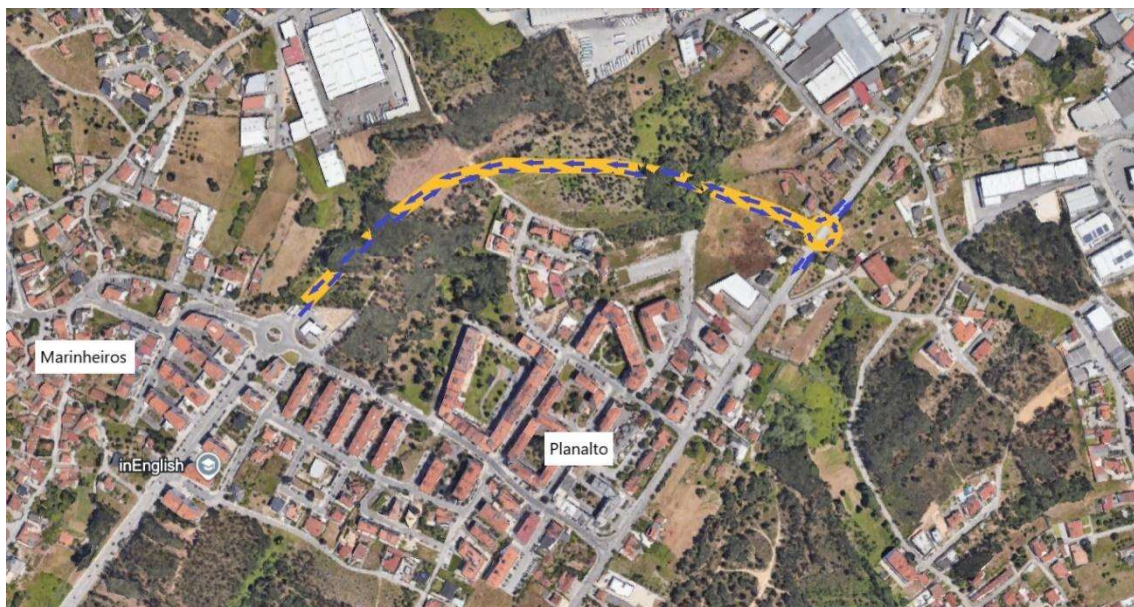
16. Ligação da EN350 à A8-1

Permite evitar a passagem do trânsito por zonas urbanas como Boa Vista e Andrinos para acesso à A1 e A8. Essencial para melhorar a mobilidade de Santa Eufémia e Caranguejeira.



17. Variante à Urbanização Vale da Fonte

Rodovia prevista há mais de uma década e ainda não executada. É essencial para retirar trânsito à rua da escola, hoje sobrecarregada e inadequada ao volume atual de trânsito.



18. Alargamento da Rua de Santo André (duas faixas de entrada na cidade)

Alargamento da Rua de Santo André para permitir 2 faixas de rodagem de entrada na cidade.

Esta via é alvo de congestionamento diário pois não comporta o volume de trânsito a que se encontra sujeita.



19. Ligação da EN113 à Rua da Ordem

A Rua da Lapa não possui condições para suportar trânsito bidirecional. Propõe-se a criação de uma nova via de ligação à Rua da Ordem, com melhores condições de circulação e segurança.



20. Acesso da Urbanização Vale de Lobos à EN356-2

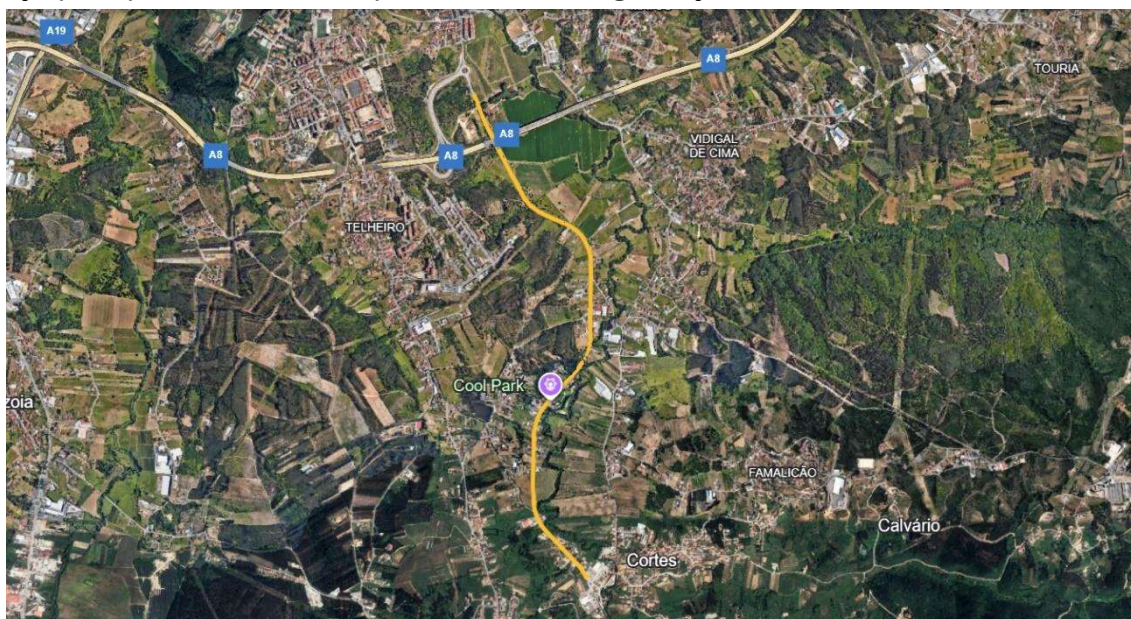
Atualmente, esta urbanização localizada no Telheiro apenas tem acesso à N543. A nova ligação melhorará significativamente a acessibilidade e aliviará o trânsito na rotunda da Prisão-Escola.



21. Requalificação da EN356-2 (Cortes – Guimarães)

Via estreita e sem passeios, muito frequentada por ciclistas.

Propõe-se o alargamento da via e a criação de **berma mista segregada por lancil**, com espaço para peões e ciclistas, promovendo a segurança e a mobilidade suave.

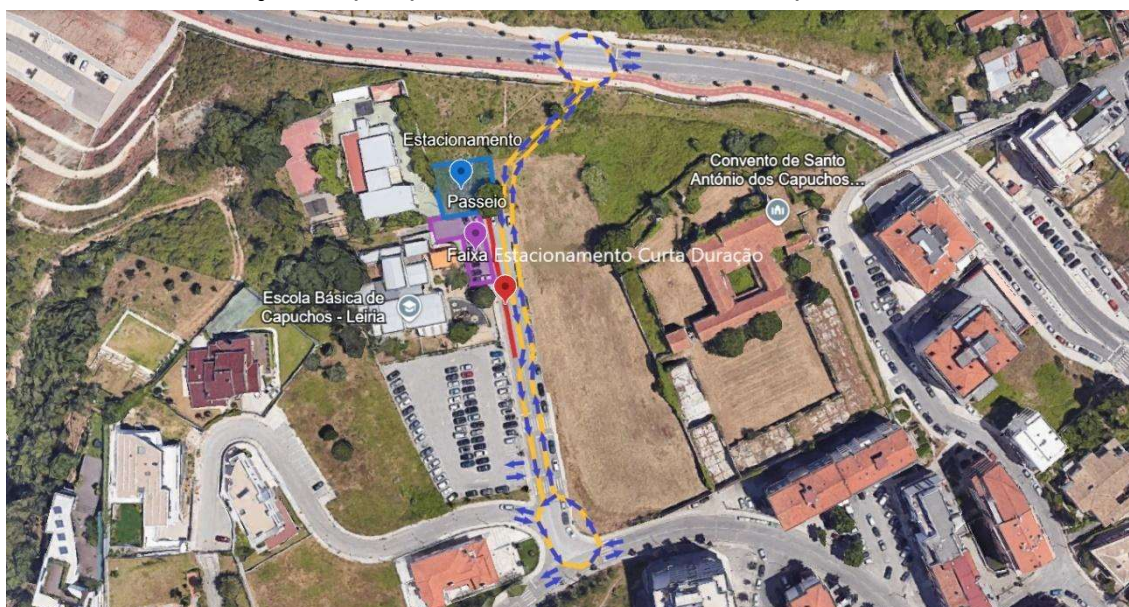


22. Novo acesso ao Bairro dos Capuchos

Atualmente, o bairro tem apenas uma entrada junto aos Paços do Concelho, obrigando à travessia de toda a urbanização para acesso ao Jardim de Infância e Escola Básica dos Capuchos. Para além disso, a entrega das crianças é efetuada de forma desordenada colocando em risco a segurança das mesmas.

A proposta prevê:

- Construção de duas novas rotundas: na Av. Papa Francisco e na Rua Cidade de Tokushima;
- Criação de uma faixa lateral de paragem segura para entrega de crianças junto à escola com alargamento do passeio;
- Construção de parque de estacionamento complementar.



Estacionamento – Estratégia Inteligente e Eficiente

Concordamos com a criação de novos parques junto:

- à Av. Papa Francisco,
- ao Centro de Saúde Gorjão Henriques,
- e à Escola Francisco Rodrigues Lobo.

Contudo, consideramos que estes projetos devem ser **maximizados através de estruturas em altura** (2 a 4 pisos), construídas em **estrutura metálica**, bem enquadradas na paisagem (ver exemplos nas imagens abaixo):



23. Localização alternativa ao parque de estacionamento D. Dinis / Porto Moniz

Discordamos da criação de um parque de estacionamento nesta rotunda na localização atualmente proposta (nos terrenos da prisão-escola) em conjunto com a construção de uma segunda rotunda proposta no plano Leiria 2035, pois é nosso entendimento que apenas irão agravar os congestionamentos existentes.

Propomos a construção de um parque em estrutura em altura na localização assinalada abaixo a vermelho:



Medidas relativas à Mobilidade Suave

24. Travessia ciclopedonal do Politécnico de Leiria para Santa Clara

A travessia atual pela rotunda aérea levanta graves problemas de segurança rodoviária para peões e ciclistas. Propõe-se:

- Utilização da rampa já existente desde o Politécnico de Leiria até à Rua D. Álvaro Abranches de Noronha;
- Instalação de uma passagem aérea com rampa para bicicletas e peões sobre essa rua;
- Travessia da A19 pela passagem inferior junto ao rio Lena atualmente desativada, com reforço de iluminação;
- Acesso através do Parque Verde e negociação com privados para ligação à Rua de Santa Clara.

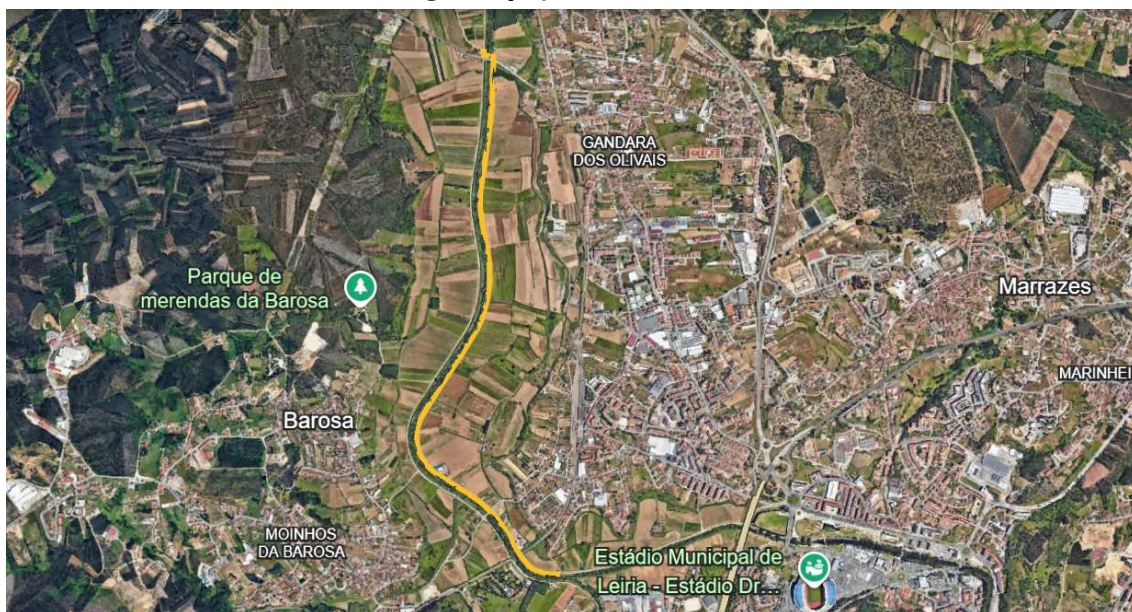


25. Polis entre a Rua da Esperança e a Rua Campos do Lis

Projeto anteriormente rejeitado em sede de orçamento participativo por alegada falta de jurisdição. Propõe-se a execução deste segmento com percurso ciclopedonal seguro junto ao rio.

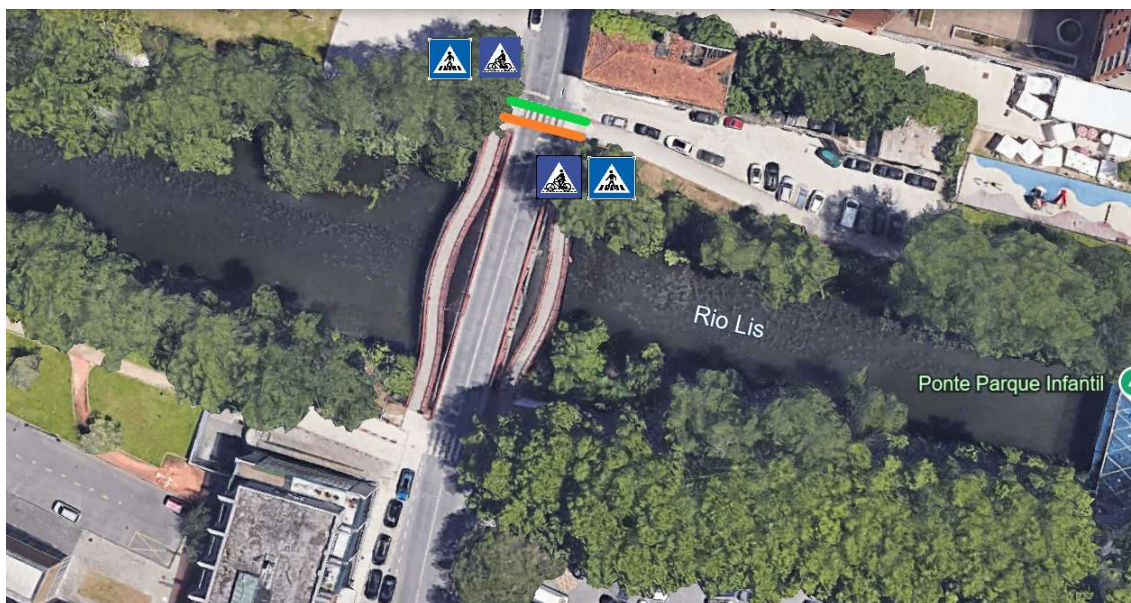
Mais tarde foi apresentado projeto pelo Município para a criação de ciclovias de Leiria até à foz em conjunto com o município da Marinha Grande.

A nossa proposta é efetuar numa primeira fase este troço uma vez que o restante percurso até à Foz é ciclável com relativa segurança junto ao rio.



26. Travessia ciclopedonal na Rua Rossio dos Borges

Correção de incongruência existente: trata-se de uma via ciclopedonal, mas a travessia é apenas pedonal. Propõe-se a criação de uma passagem para velocípedes para permitir a continuidade da circulação sem desmontar da bicicleta. Devem ser consideradas medidas para abrandamento de velocidade dos velocípedes na aproximação à travessia.



Exemplos de Passagens para Velocípedes:





27. Ciclovia na Zona do Hospital Dr. Manuel de Aguiar

Esta zona apresenta um corte crítico na continuidade da ciclovia. Propõe-se:

- Aquisição dos alguns imóveis devolutos na lógica do estritamente necessário junto à sede da União de Freguesias de Leiria, Pousos, Barreira e Cortes;
- Construção de ciclovia em viga metálica com piso aderente, ancorada à parede do rio, desde a ponte Afonso Zúquete até à Ponte do Bairro dos Anjos.



— Via Pedonal — Ciclovia — Zona Mista

28. Via ciclopedonal na Zona da Ponte dos Caniços

Prolongamento do Polis por mais cerca de 150 metros com nova travessia sobre o rio Lis.

Inclui:

- Passagem de velocípedes na Rua Carolina Ferreira Ribeiro com a devida sinalização horizontal e vertical e medidas para abrandamento de velocidade dos velocípedes na aproximação à travessia;
- Colocação de sinal STOP na entrada da Rua da Fábrica de Papel (existe atualmente conflito entre trânsito automóvel e atravessamento pedonal, obrigando os condutores a dividir a sua atenção entre a entrada na via e a passadeira).



29. Ligação do Hospital ao Polis

Criação de ligação ciclopedonal entre o Hospital de Santo André e o Polis, facilitando o acesso seguro de utilizadores à zona ribeirinha e ao centro da cidade.

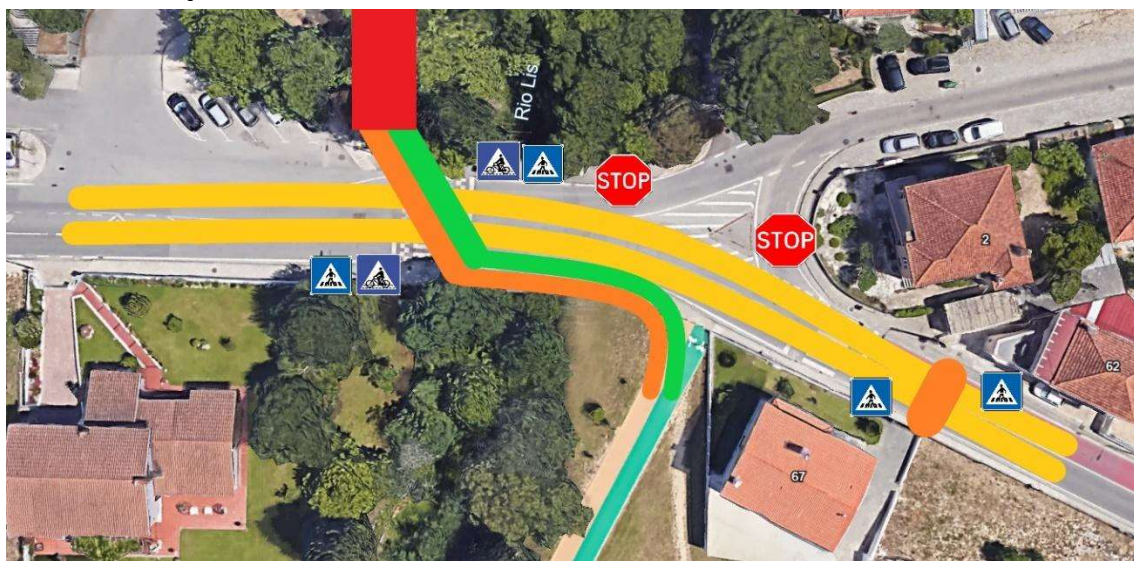


30. Travessia ciclopedonal na Rua da Assunção

A atual configuração da entrada da Rua Coronel Pereira Pascoal na Rua da Assunção cria um ponto de conflito entre trânsito automóvel e atravessamento pedonal, obrigando os condutores a dividir a sua atenção entre a entrada na via e a passadeira.

Propõe-se:

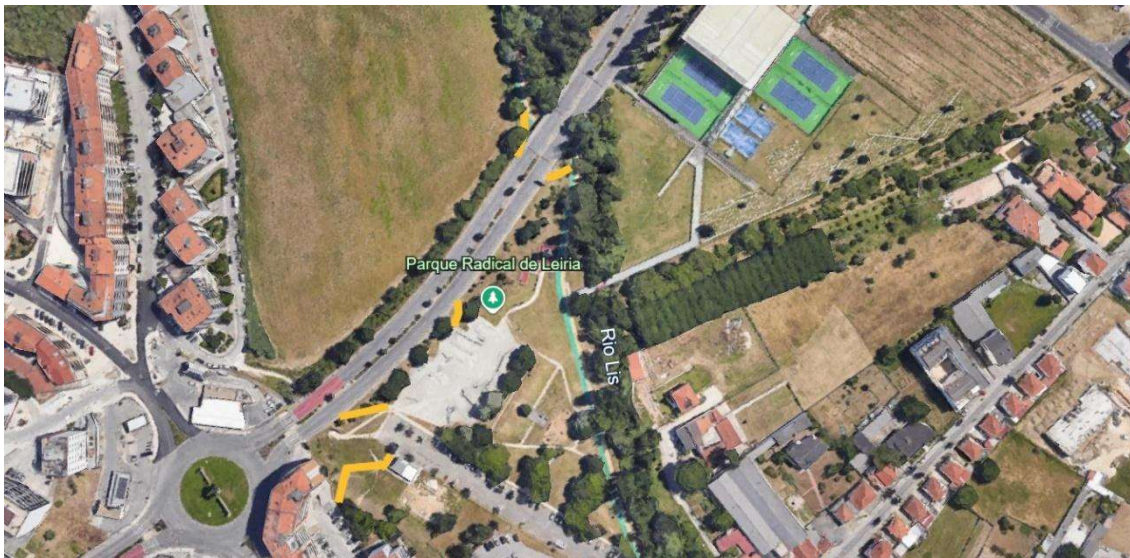
- Supressão desta via de entrada melhorando a segurança;
- Sinalização horizontal e vertical de passagem de velocípedes na travessia da Rua da Assunção, assegurando a continuidade do Polis. Incluem-se as medidas necessárias ao abrandamento de velocidade dos velocípedes na aproximação à travessia;
- Alargamento de passeio para ter largura suficiente para ambas as vias ciclável e pedonal.
- Relocalização da passadeira existente, garantindo melhor visibilidade e fluidez da circulação.



— Via Pedonal — Ciclovía — Zona Mista

31. Acessos ciclopedonais ao Skatepark Radical de Leiria

Estudo e implementação de acessos pedonais e cicláveis à infraestrutura, garantindo segurança dos seus utilizadores.



Faseamento e Prioridades de Implementação

A execução do plano de mobilidade deve seguir uma lógica de **priorização responsável**, com base em critérios técnicos, impacto social e viabilidade financeira, salvaguardando a estabilidade financeira do município. A Iniciativa Liberal propõe uma implementação faseada das 31 medidas, garantindo eficácia, coordenação institucional e retorno para os cidadãos.

Critérios de Priorização

- **Urgência funcional:** resolução de congestionamentos de trânsito ou de situações de insegurança;
- **Impacto económico e social:** acessibilidade, segurança e benefício para empresas e residentes;
- **Maturidade técnica:** disponibilidade de estudos, terrenos e maturidade de discussão com os parceiros institucionais;
- **Custo-benefício:** equilíbrio entre investimento necessário e impacto gerado;
- **Integração territorial:** articulação com projetos nacionais como a linha de alta velocidade.



Fases Propostas

◆ Fase 1 (2025–2026): Ações de impacto rápido e custo controlado

- **Medida 8:** Acesso à Rotunda do IC2 / Rua Paulo VI
- **Medida 11:** Acesso ao Nó A19 / EN242 do Barruivo sentido Marinha Grande → Leiria
- **Medida 18:** Alargamento da Rua de Santo André (duas faixas de entrada na cidade)
- **Medida 19:** Ligação da EN113 à Rua da Ordem
- **Medida 23:** Localização alternativa ao parque de estacionamento D. Dinis / Porto Moniz
- **Medida 24:** Travessia ciclopedonal do Politécnico de Leiria para Santa Clara
- **Medida 26:** Travessia ciclopedonal na Rua Rossio dos Borges
- **Medida 30:** Travessia ciclopedonal na Rua da Assunção
- **Medida 31:** Acessos ciclopedonais ao Skatepark Radical de Leiria

◆ Fase 2 (2026–2028): Requalificação estratégica e articulação urbana

- **Medida 7:** Acessos à Rotunda Aérea IC2 / ZICOFA / A8-1
- **Medida 15:** Requalificação da EN350 – Andrinós
- **Medida 16:** Ligação da EN350 à A8-1
- **Medida 17:** Variante à Urbanização Vale da Fonte
- **Medida 20:** Acesso da Urbanização Vale de Lobos à EN356-2
- **Medida 22:** Novo acesso ao Bairro dos Capuchos
- **Medida 25:** Polis entre a Rua da Esperança e a Rua Campos do Lis
- **Medida 28:** Via ciclopedonal na Zona da Ponte dos Caniços
- **Medida 29:** Ligação do Hospital ao Polis

◆ Fase 3 (2028–2030): Infraestruturas de maior dimensão e integração regional

- **Medida 1:** Acesso do IC2 à A1 na zona de Barracão/Meirinhas
- **Medida 2:** Acesso do IC9 à A1 na zona de Santa Catarina da Serra
- **Medida 5:** Circular Oeste
- **Medida 6:** Requalificação do IC2
- **Medida 9:** Reconfiguração do Nó do IC2 / Almoinha Grande
- **Medida 10:** Requalificação da EN242
- **Medida 12:** Acesso da EN242 a Parceiros / Barosa
- **Medida 13:** Intervenção na Rotunda Vale de Lobos (Circular Interna de Leiria)
- **Medida 14:** Intervenção na Rotunda D. Dinis / Porto Moniz (Circular Interna de Leiria)
- **Medida 27:** Ciclovia na Zona do Hospital Dr. Manuel de Aguiar



◆ Fase 4 (2030 e seguintes): Expansão complementar e novas ligações

- **Medida 3:** *Circular Norte*
- **Medida 4:** *Ligação da A17 à Circular Norte*
- **Medida 21:** *Requalificação da EN356-2 (Cortes – Guimarães)*

Avaliação Contínua e Flexibilidade

Este plano deve ser revisto anualmente com base na evolução da realidade técnica, orçamental e política, garantindo que a execução mantém-se ágil, eficaz e transparente. A proposta inclui a contratação de um **Estudo Estratégico de Mobilidade** por entidade externa e independente, que validará o cronograma técnico e económico definitivo.

Conclusão

Este plano de 31 medidas representa uma visão clara, ambiciosa e exequível para a mobilidade no concelho de Leiria. Assente numa abordagem faseada e fundamentada, articula intervenções estruturais rodoviárias com soluções inovadoras para a mobilidade ciclável e pedonal, promovendo acessibilidade, segurança e sustentabilidade.

A proposta da Iniciativa Liberal não se limita a responder aos estrangulamentos de trânsito atuais — antecipa o futuro. Valoriza a coordenação com entidades nacionais como a Infraestruturas de Portugal, aproveita oportunidades como a chegada da linha de alta velocidade, e coloca os cidadãos no centro das políticas públicas, com medidas realistas e impacto mensurável.

Com este plano, Leiria dá um passo decisivo rumo a uma cidade mais conectada, eficiente e preparada para os desafios da próxima década — uma cidade onde a liberdade de circulação e a qualidade de vida andam de mãos dadas.

Nota Final

Este plano de 31 medidas para a mobilidade em Leiria constitui uma proposta concreta, técnica e exequível de resposta aos desafios imediatos e estruturais do concelho. No entanto, deve ser encarado como **parte integrante de uma visão mais ampla** para o território, conforme delineado no **programa eleitoral da Iniciativa Liberal para Leiria**.

Algumas das intervenções aqui descritas — em especial no domínio da mobilidade suave e da reorganização dos fluxos urbanos — articulam-se diretamente com o **projeto Metro de Superfície de Leiria** já apresentado publicamente pela Iniciativa Liberal. Esse projeto, que propõe uma solução estruturante de transporte coletivo sustentável, é um dos pilares centrais para a transformação da mobilidade urbana de Leiria a médio e longo prazo.



Assim, a calendarização e implementação destas 31 medidas deverá ser feita de forma **coordenada e complementar** com esse projeto e com outras propostas estruturais inscritas no nosso programa, garantindo **coerência estratégica, otimização de investimento e maximização do impacto**.