



Parecer sobre o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Leiria

Contributo para a consulta pública

Mais alternativas.

Melhor acessibilidade.

Todo o concelho ligado.

Uma estratégia que articula transportes públicos, mobilidade ativa, rede viária, habitação e atividade económica, com participação informada e responsabilidades de execução e financiamento.

Setembro de 2026

Núcleo Territorial de Leiria



Índice

1. Uma estratégia para dar mais escolhas a todo o concelho
 2. Participação pública e clareza do plano a aprovar
 3. Dos dados às 74 medidas: fundamentar as escolhas
 4. Planear para a população real e para as novas urbanizações
 5. Articular mobilidade, urbanização e desenvolvimento económico
 6. Transporte público como alternativa quotidiana
 7. Mobilidade nas freguesias mais afastadas: nenhuma fica de fora
 8. Metro de Leiria: aproveitar a Linha do Oeste e chegar ao centro
 9. Centro Histórico: acesso, estacionamento e vida quotidiana
 10. Reabilitação e comércio: incentivos para escolher o centro
 11. Rede viária, responsabilidades do Estado e portagens
 12. Alta Velocidade e uma rede intermunicipal efetiva
 13. Mobilidade pedonal e ciclável em toda a rede de localidades
 14. Segurança, informação e tecnologia ao serviço das pessoas
 15. Financiamento: dar prioridade às alternativas e ao território
 16. Executar por fases, envolver as freguesias e corrigir resultados
 17. Conclusão
- Fontes e referências
- Anexo. Conceito da rede Metro de Leiria



1. Uma estratégia para dar mais escolhas a todo o concelho

A Iniciativa Liberal Leiria considera indispensável dotar o concelho de uma estratégia de mobilidade que acompanhe o seu desenvolvimento. O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve facilitar o acesso ao emprego, à educação, à saúde, ao comércio e à cultura, melhorar a segurança e reduzir os custos das deslocações. Deve servir quem vive no centro, mas também quem reside nas freguesias mais afastadas, estudantes, trabalhadores por turnos, acompanhantes de familiares ou dependentes hoje do automóvel para realizar tarefas essenciais.

Uma década depois do debate em torno do Plano Estratégico de Mobilidade e Transportes de 2016, Leiria continua a precisar de respostas para os seus estrangulamentos de circulação. A IL tem assinalado problemas na EN109, na zona de Ponte da Pedra e Regueira de Pontes, no IC2 entre a Rua Paulo VI e o nó da EN109, na Rua de Santo André e na Avenida da Comunidade Europeia, entre outros eixos. Retomar o planeamento não pode significar repetir intenções sem execução. O antecedente de 2016 deve ser objeto de balanço, não tomado como orientação política deste parecer. [6; 29]

As pessoas devem poder escolher meios de transporte que funcionem. O automóvel, o transporte coletivo, a bicicleta e a deslocação a pé têm funções diferentes e complementares. A mudança dos padrões de mobilidade deve resultar, em primeiro lugar, de alternativas mais rápidas, fiáveis, seguras e acessíveis, e não da degradação deliberada das condições de utilização do modo de que as pessoas ainda dependem.

Reconhecemos no PMUS propostas positivas para a acessibilidade universal, a mobilidade ativa, os transportes públicos, a integração modal, os projetos-piloto e a qualificação do espaço público. A nossa crítica não é à existência desses objetivos. É à insuficiente ligação, em várias intervenções, entre diagnóstico, prioridades, capacidade da rede, condições de execução e financiamento. [3; 4]

O plano mistura orientações estratégicas amplas com intervenções muito localizadas, sem tornar sempre claro o grau de definição e compromisso de cada uma. Não é necessário que um PMUS seja um projeto de execução de todas as obras. É necessário que distinga princípios, programas de intervenção e projetos concretos, relacionando-os entre si e identificando o que está decidido, o que depende de estudo e o que constitui apenas uma hipótese de desenvolvimento.

A redução significativa da circulação automóvel deve ser precedida pela entrada efetiva em funcionamento de alternativas competitivas e pela demonstração de que a rede restante suporta os fluxos previstos. Este princípio não adia a correção de uma passadeira perigosa, a proteção de uma escola ou a remoção de barreiras num passeio até à construção de uma grande infraestrutura. Distingue medidas urgentes de segurança de transformações estruturais que exigem preparação.

Este parecer dá continuidade ao programa eleitoral, às 31 medidas de mobilidade, à proposta Metro de Leiria e às posições apresentadas e divulgadas pela IL nos Conselhos Municipais do Ambiente e de Segurança. Os contributos aqui formulados concretizam essa orientação,



incluindo as propostas públicas sobre o PMUS, a segurança, a privacidade, a dinamização comercial e o Pedibus. [5; 6; 7; 8; 9]

Acolhemos favoravelmente os objetivos de uma mobilidade mais sustentável, mas condicionamos o apoio às opções e à execução do PMUS às alterações apresentadas neste parecer. A aprovação de uma estratégia não deve valer como autorização indiferenciada para executar todas as intervenções desenhadas. A qualidade do plano mede-se pela melhoria da vida quotidiana em todo o concelho.

2. Participação pública e clareza do plano a aprovar

A Lei de Bases do Clima, no artigo 47.º, n.º 4, determina o desenvolvimento de PMUS pelas autarquias locais. Para os nós urbanos da Rede Transeuropeia de Transportes, entre os quais Leiria, o enquadramento europeu estabelece o horizonte de 31 de dezembro de 2027 para a adoção e acompanhamento destes planos. Existe, por isso, margem para consolidar devidamente o documento, sem confundir rigor na aprovação com adiamento das melhorias urgentes. [10; 11]

O período inicialmente anunciado para a discussão pública foi de 5 a 15 de agosto de 2026, conforme noticiado em 30 de julho. A página municipal passou a indicar o período de 5 de agosto a 15 de setembro. Um prazo inicial tão reduzido era inadequado à dimensão do plano e à necessidade de conhecer diagnóstico, cenários, plantas, programação e financiamento. A prorrogação foi positiva, mas não resolve, por si só, os problemas de acesso atempado à informação. [12; 13]

Na sua participação nos Conselhos Municipais do Ambiente e de Segurança, a IL não dispôs de forma integral das Fases I e II nem da calendarização e financiamento da Fase III. A disponibilização posterior desses elementos dificultou uma apreciação conjunta. A consulta deve ser avaliada pelo tempo efetivamente disponível para analisar a documentação completa, e não apenas pela duração formal do calendário.

Entretanto, os esclarecimentos municipais afastaram soluções que continuam a constar das peças técnicas, designadamente relativas ao Mercado Municipal, à Almuinha Grande e ao estacionamento na área da Câmara. A PA53 da versão com financiamento mantém propostas de reconversão de parques e a referência a estacionamento subterrâneo junto à Câmara. Esta coexistência torna indispensável esclarecer qual é a versão sobre a qual os cidadãos se pronunciam. [4, PA53; 14]

Alterar uma proposta em resposta à participação é legítimo e desejável. O que não é aceitável é manter incompatibilidades entre o texto, as plantas e as opções publicamente assumidas. Pela materialidade das alterações já anunciadas e das que a consulta poderá determinar, defendemos uma nova oportunidade de pronúncia sobre uma versão consolidada.



Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 1. Submeter a versão consolidada a nova consulta pública. Publicar uma versão revista que incorpore os esclarecimentos municipais, as alterações acolhidas e todas as peças de suporte, abrindo novo período de consulta antes da aprovação final. Esse período deve proporcionar tempo útil para apreciar as modificações materiais, sem atrasar intervenções urgentes de segurança que possam avançar autonomamente.

Proposta 2. Distinguir estratégia, programas e projetos. Organizar o PMUS por níveis claros de decisão: princípios e objetivos, programas de intervenção e projetos territorializados. Cada proposta deve indicar o seu grau de definição, as dependências e as decisões ainda necessárias. Os projetos específicos devem concretizar a estratégia e não surgir como medidas avulsas desligadas do modelo geral.

Proposta 3. Publicar a ponderação dos contributos e o histórico das versões. Apresentar um relatório que identifique os contributos recebidos, o seu acolhimento ou rejeição e a respetiva fundamentação, acompanhado das datas de disponibilização dos documentos. Incorporar no texto, nas plantas, no orçamento e no calendário as opções efetivamente assumidas, incluindo um balanço das recomendações e decisões do processo de 2016.

3. Dos dados às 74 medidas: fundamentar as escolhas

A Fase I reúne informação relevante sobre população, deslocações pendulares, redes, acessibilidade, estacionamento e sinistralidade. A questão central é demonstrar como essa informação fundamenta a seleção, a localização e a prioridade das 74 medidas. O diagnóstico não deve servir apenas de enquadramento inicial; deve ser possível seguir a relação entre cada problema e a resposta escolhida. [1]

Os dados utilizados têm origens e datas diferentes. A caracterização das deslocações pendulares assenta nos Censos de 2011 e 2021, vários elementos de oferta de transporte remetem para informação municipal de 2024 e páginas de operadores consultadas em novembro desse ano. Estas referências documentam fontes, mas não demonstram, por si só, a existência de campanhas de contagem representativas de todos os horários, dias e épocas. Nos elementos analisados não fica suficientemente explicitado um calendário de observação que permita avaliar essa representatividade. [1, capítulos 3, 6 e 7]

O valor de 80,2% de utilização do automóvel refere-se às deslocações pendulares da população residente nos Censos de 2021. Não descreve automaticamente todas as viagens de compras, saúde, lazer, turismo, abastecimento ou acompanhamento de familiares. Do mesmo modo, os dados intraconcelhios e interconcelhios devem ser usados com o universo correto: a Fase I identifica 58.830 residentes com movimentos dentro do concelho e 13.999 para fora dele. [1, pp. 65 a 70]

A ligação à Marinha Grande tem expressão nos dois sentidos, com 4.274 residentes de Leiria a deslocarem-se para aquele concelho e 3.723 no sentido inverso. Essa relação reforça a proposta de um eixo estruturante, cuja procura deve considerar tanto os utilizadores captáveis por uma oferta de qualidade como o desenvolvimento urbano que essa oferta pode apoiar. Os dois



momentos devem ser avaliados separadamente e articulados no faseamento do investimento. [1, pp. 66 e 67]

A Fase II compara cenários essencialmente qualitativos e estabelece metas para 2035, incluindo a passagem da quota do transporte público de 7% para 14%, da bicicleta de 1% para 8% e do automóvel de 80% para 58%. A ambição deve traduzir-se em serviços, acessibilidade e investimento, com resultados esperados que possam ser comparados. [2, pp. 35 a 53]

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 4. Associar fundamentação pública às 74 medidas. Identificar, com detalhe proporcional ao impacto, o problema, a localização, as fontes e datas dos dados, os critérios de escolha, a procura atual e potencial e os efeitos esperados de cada ação. A informação deve permitir distinguir uma orientação estratégica de uma intervenção pronta a executar e esclarecer a relação com as restantes medidas.

Proposta 5. Atualizar e tornar representativa a observação da mobilidade. Divulgar datas, locais, períodos horários, métodos e limites das recolhas existentes e complementar as lacunas com observação de dias úteis, fins de semana, períodos escolares e férias, horas de ponta e períodos de menor procura. Incluir os principais acessos das freguesias, os turnos laborais, os eventos e a procura sazonal, sem extrapolar uma única campanha para todo o concelho.

Proposta 6. Demonstrar capacidade da rede e resultados para as pessoas. Antes de alterações estruturais, apresentar fluxos de acesso e atravessamento, filas, tempos de percurso, capacidade das vias alternativas e efeitos nos restantes modos. Distinguir transferência modal de simples desvio de tráfego e testar cenários de execução parcial. Avaliar pessoas transportadas, acesso aos destinos, regularidade, segurança e custos de viagem, e não apenas a velocidade dos automóveis.

4. Planear para a população real e para as novas urbanizações

As estimativas anuais publicadas pela Pordata, com fonte no INE, apontam para 145.861 residentes em Leiria no final de 2025 e para um crescimento de 9,9% face a 2021 na mesma série. A comparação não deve ser confundida com a diferença face aos 128.603 residentes dos Censos de 2021 utilizados no PMUS. O essencial é atualizar o planeamento perante a evolução entretanto observada. [1; 15]

Os cenários da Fase II recorrem a projeções de 2018 a 2080 para a Região Centro, na configuração NUTS de 2013, que não constituem projeções específicas do município. O crescimento local, a distribuição do emprego e a localização da habitação exigem cenários próprios, incluindo o desenvolvimento das freguesias e não apenas a expansão da cidade. [2, pp. 36 a 42]

A mobilidade gerada por uma nova urbanização deve ser prevista antes da sua ocupação. As operações na retaguarda da Quinta da Portela, na Quinta de São Venâncio e os restantes



empreendimentos particulares já licenciados devem entrar no modelo de procura através dos elementos oficiais dos respetivos processos. Não basta representar áreas de crescimento: é necessário saber como serão servidas.

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 7. Atualizar os cenários demográficos e de procura. Recalibrar o PMUS com as estimativas mais recentes e com a distribuição territorial da população, do emprego, dos estudantes e dos equipamentos. Distinguir valores censitários, estimativas e projeções, evitando duplas contagens. Apresentar cenários de crescimento e ocupação para a cidade e para as freguesias, com consequências explícitas para a oferta de transporte.

Proposta 8. Integrar os empreendimentos licenciados e previstos. Incorporar a Quinta da Portela, a Quinta de São Venâncio e as restantes operações relevantes, identificando fogos, usos, acessos, calendário de ocupação e necessidades de mobilidade. Articular a entrada de moradores e atividades com transporte público, passeios, ligações cicláveis, estacionamento e capacidade das interseções.

Proposta 9. Antecipar acessibilidades com exigências proporcionais. Definir soluções de mobilidade para operações urbanísticas de impacto significativo, com regras claras e previsíveis sobre estudos e contrapartidas. A exigência deve ser proporcional à dimensão e aos efeitos do empreendimento, evitando uma nova camada indiscriminada de burocracia para pequenas obras ou intervenções de reabilitação.

5. Articular mobilidade, urbanização e desenvolvimento económico

O PMUS deve ser desenvolvido em conjunto com um Plano de Urbanização da cidade alargada e com o Plano Municipal de Segurança Rodoviária, partilhando dados, cartografia, cenários e prioridades. Essa articulação deve estender-se ao PDM e ao planeamento das restantes freguesias, evitando que a cidade alargada se transforme no único território com resposta detalhada.

O próprio plano prevê instrumentos complementares nas PA63 a PA70. Defendemos que os estudos necessários à circulação e à segurança precedam as intervenções que deles dependem. Planeamento urbano e mobilidade devem evoluir em simultâneo, sem remeter para trabalho posterior as decisões que condicionam a execução. [4, PA63 a PA70]

Um serviço ferroviário regular pode aproximar habitação, emprego e equipamentos e criar condições para novas centralidades. O ordenamento deve aproveitar essa oportunidade, permitindo oferta habitacional e coexistência de usos junto das estações e assegurando ligações aos núcleos envolventes. O objetivo é ampliar as escolhas de residência e investimento, não criar escassez artificial de solo nem impor um único modelo de vida.

O Reerguer Leiria 2035 deve ser compatibilizado com esta estratégia, sobretudo nos equipamentos e intervenções geradores de deslocações. Quanto ao Multiusos, a proposta da IL



para a área do aeródromo e ligação à Mata dos Marrazes é distinta da localização municipal anunciada nos terrenos da antiga prisão-escola. As duas opções não devem ser confundidas. [24; 30]

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 10. Desenvolver conjuntamente os instrumentos de planeamento. Articular PMUS, Plano de Urbanização, PDM e Plano Municipal de Segurança Rodoviária, identificando uma base territorial comum e a sequência dos estudos e projetos. Nas freguesias fora da cidade alargada, concretizar soluções adequadas aos seus núcleos, equipamentos e redes, com participação das juntas.

Proposta 11. Planear novas centralidades ligadas ao transporte coletivo. Preservar os corredores necessários, facilitar reabilitação e construção compatível com o contexto e permitir usos habitacionais, comerciais e de serviços nas áreas bem servidas por transporte. Planear os acessos a pé, de bicicleta e por linhas alimentadoras, articulando crescimento, redes de água e saneamento, equipamentos e capacidade do serviço.

Proposta 12. Compatibilizar o Reerguer Leiria 2035 e os grandes equipamentos. Avaliar conjuntamente os novos equipamentos, áreas empresariais, habitação e intervenções de reconfiguração urbana, incluindo os seus acessos e efeitos de procura. Evitar que a reconstrução e o desenvolvimento criem descontinuidades ou investimentos incompatíveis com a rede de mobilidade prevista.

Proposta 13. Clarificar a Circular Norte e desenvolver a proposta territorial da IL. Compatibilizar o traçado representado no PMUS com as reservas do PDM e esclarecer os efeitos sobre o aeródromo. No quadro dessa transformação, considerar a possibilidade de recuperação das áreas de extração de inertes, corredor verde ligado à Mata dos Marrazes e localização do futuro Multiusos nesta área, valorizando as acessibilidades rodoviárias, o transporte público, o desporto e o lazer.

6. Transporte público como alternativa quotidiana

O investimento em transporte público deve assumir prioridade financeira e operacional. Um serviço que chega tarde, termina cedo ou exige esperas prolongadas não constitui uma alternativa competitiva. O reforço do Mobilis e das ligações complementares deve responder aos destinos reais de emprego, ensino, saúde, comércio e cultura, articulando-se com as linhas intermunicipais e com os serviços das freguesias.

O PMUS propõe serviços circulares, alargamento de horários, melhoria das paragens e integração entre modos. A prioridade é transformar estas orientações em serviço contratualizado, com percursos, frequências, horários e indicadores claros. A informação deve permitir planear uma viagem completa, e não limitar-se a mostrar horários isolados. [4, PA31 a PA43]

A localização do Terminal Intermodal junto ao estádio torna especialmente importante manter o acesso ao centro histórico e ao comércio tradicional que beneficiavam da proximidade da antiga



estação rodoviária. O terminal deve facilitar a viagem, não ser uma barreira entre a rede regional e o destino final. As interfaces intermédias são úteis quando reduzem tempos e aproximam os serviços, pelo que a sua localização exige avaliação própria.

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 14. Reforçar desde já a oferta e a regularidade. Rever o Mobilis e os serviços complementares, com horários coordenados, prioridade semaforica e corredores prioritários onde justificados. Definir níveis de serviço por corredor e período, abrangendo as necessidades noturnas e por turnos, e assegurar que o reforço entra em funcionamento antes das restrições significativas que dele dependem.

Proposta 15. Disponibilizar uma plataforma com planeamento integral de viagens. Reunir transportes públicos, percursos pedonais e cicláveis, bicicletas partilhadas, estacionamento, transporte a pedido, obras e condicionamentos numa aplicação e página acessíveis. Permitir simular percursos de origem a destino, comparar opções, conhecer transbordos e tempos de espera e receber informação em tempo real, integrando soluções existentes em vez de duplicar aplicações.

Proposta 16. Simplificar tarifas, transbordos e acesso à informação. Promover títulos compatíveis e integração tarifária regional, reduzir esperas entre serviços e manter informação nas paragens e canais de atendimento não digitais. Os contratos de transporte devem estabelecer frequência, pontualidade, acessibilidade e qualidade da informação, com responsabilidades identificadas e consequências para o incumprimento.

Proposta 17. Concretizar interfaces que sirvam os passageiros. Assegurar a ligação regular e direta do Terminal Intermodal ao centro e desenvolver as interfaces junto ao Hospital de Santo André e ao campus universitário. Reavaliar a localização e os acessos da interface de Porto Moniz/D. Dinis, considerando o congestionamento e as limitações da rotunda. O apoio à intermodalidade não corresponde à aceitação de qualquer localização.

7. Mobilidade nas freguesias mais afastadas: nenhuma fica de fora

O PMUS é um plano para todo o concelho, não apenas para o centro urbano. Quem vive numa freguesia mais afastada deve poder trabalhar, estudar, ir ao médico, fazer compras e participar na vida cultural e associativa sem depender exclusivamente de um automóvel ou da disponibilidade de um familiar. A distância ao centro não pode traduzir-se em menor prioridade política.

O diagnóstico do PMUS identifica localidades sem cobertura de transporte e desigualdades territoriais de acesso. A PA37 refere 51 locais sem serviço no universo então considerado. Esses dados devem ser atualizados à luz da oferta entretanto implementada. A CIMRL anunciou o início do Transporte a Pedido em Leiria em outubro de 2025. [1, capítulo 6; 4, PA37; 27]



Não é adequado aplicar a mesma solução a todos os territórios. Nos corredores com procura consistente, são necessários serviços regulares e horários úteis. Nas localidades de menor densidade, a oferta flexível pode proporcionar uma resposta mais ajustada enquanto não existir procura suficiente para ser considerado o transporte coletivo regular. A sua combinação deve assegurar a viagem completa, incluindo o regresso, sem sujeitar o passageiro a sucessivos transbordos ou a longas esperas.

Também não deve presumir-se que todas as deslocações têm de passar pela sede do concelho. As ligações entre freguesias, às centralidades locais, às áreas empresariais e aos municípios vizinhos devem ser consideradas quando correspondam às necessidades das populações. A mobilidade de proximidade, os acessos seguros às paragens e a conservação da rede local são tão importantes como o transporte até à cidade.

A concentração inicial do Metro de Leiria no corredor da Linha do Oeste não substitui esta política concelhia. As freguesias sem acesso direto à ferrovia precisam de medidas imediatas e de ligações à rede estruturante, e não de aguardar por uma eventual extensão do metro.

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 18. Estabelecer uma garantia territorial de acesso a serviços essenciais.

Definir, com as juntas de freguesia e a CIMRL, níveis de serviço adequados a cada território, contemplando horários de ida e regresso, dias de funcionamento, acessibilidade e ligação à saúde, educação, emprego e serviços. Identificar as lacunas por localidade, não apenas por freguesia, e publicar um programa de correção com prioridades e financiamento.

Proposta 19. Consolidar e alargar o Transporte a Pedido. Avaliar a cobertura e o funcionamento do serviço já iniciado, ampliando-o onde a oferta regular seja inexistente ou insuficiente. Melhorar a flexibilidade das reservas, a fiabilidade do regresso e a articulação com os horários dos serviços de destino. Manter reserva telefónica e apoio local, além dos meios digitais, para não excluir idosos e cidadãos sem smartphone.

Proposta 20. Criar ligações entre freguesias e a rede estruturante. Organizar serviços alimentadores coordenados com o Mobilis, o Metro de Leiria e a ferrovia, através de pontos de ligação próximos e acessíveis. Estudar ligações transversais entre centralidades e freguesias quando evitem deslocações desnecessárias ao centro. As ligações devem ser desenhadas pelo percurso e tempo total do passageiro, preservando serviços diretos sempre que se justifiquem.

Proposta 21. Assegurar mobilidade durante todo o ano e nos horários necessários.

Rever a dependência exclusiva dos horários escolares, prevendo resposta nas férias, aos trabalhadores por turnos e às deslocações de saúde. Ajustar a oferta ao fim de semana e em períodos de procura sazonal quando o benefício o justifique. Articular recursos de transporte regular, flexível e escolar, respeitando as condições próprias de cada serviço e a segurança dos utilizadores.



Proposta 22. Investir em segurança e acessibilidade nos núcleos das freguesias.

Programar passeios, travessias, iluminação, abrigos e percursos acessíveis junto de escolas, extensões de saúde, farmácias, comércio e paragens. Corrigir descontinuidades entre localidades e limites administrativos e melhorar a conservação das ligações locais. A mobilidade ativa deve servir deslocações quotidianas nas freguesias, não apenas lazer ou percursos no centro da cidade.

Proposta 23. Financiar e avaliar a inclusão territorial. Identificar uma programação própria para os serviços e intervenções nas freguesias, acompanhando população servida, pedidos sem resposta, tempo total de viagem e acesso aos destinos. Comparar custos e benefícios sociais, incluindo autonomia e redução do isolamento, sem limitar a avaliação à receita de bilheteira. Contratualizar com operadores habilitados e táxis locais quando sejam a solução mais eficiente (onde a procura não seja suficiente para ser respondida por transporte coletivo regular), com regras transparentes e envolvimento das juntas.

8. Metro de Leiria: aproveitar a Linha do Oeste e chegar ao centro

A IL propõe o desenvolvimento do Metro de Leiria como sistema de tram-train, aproveitando a Linha do Oeste e articulando circulação ferroviária com entrada direta na cidade. O objetivo é assegurar um transporte de elevada capacidade, regularidade e acessibilidade, ligando a região ao Terminal Intermodal e ao coração do centro urbano e histórico. Esta evolução, já defendida pela IL durante a campanha eleitoral, aprofunda a proposta de metro de superfície inicialmente apresentada. [7]

O relatório da Infraestruturas de Portugal sobre tecnologias LRT descreve sistemas tram-train concebidos para coexistir com tráfego ferroviário convencional, incluindo soluções de alimentação compatíveis com contextos urbanos e ferroviários. Esta base técnica permite desenvolver o conceito de aproveitamento da Linha do Oeste, com os estudos de implantação, interoperabilidade e exploração necessários à sua concretização. [18, pp. 6 a 8]

As linhas agora apresentadas constituem um núcleo inicial da proposta, não o limite definitivo da rede. A incidência em Leiria, Marinha Grande e nas freguesias do corredor ocidental e norte decorre da oportunidade de utilização da Linha do Oeste. Não corresponde a uma preferência que deixe as restantes freguesias ou os outros polos regionais de fora. A proposta deve evoluir para conexões à Batalha, a Fátima e a Pombal, articulando-se também com Porto de Mós e com os restantes destinos relevantes, sempre com avaliação de custo-benefício.

A procura potencial deve ser analisada em dois momentos. O primeiro resulta da disponibilidade de um serviço regular, fiável, acessível e com horários competitivos, capaz de captar deslocações hoje feitas de automóvel e de responder a necessidades insuficientemente servidas. O segundo decorre, ao longo dos anos, da reabilitação, do licenciamento e da construção de habitação e atividades junto das estações. Estes cenários devem orientar a



implantação faseada e a capacidade futura, com pressupostos explícitos e sem contar duas vezes o mesmo benefício.

A ligação ao centro é parte essencial do conceito. Não basta transportar pessoas até uma interface periférica e deixar por resolver a última etapa da viagem. A implantação urbana deve servir as áreas de atividade e comércio sem ocupar o percurso Polis como corredor ferroviário, preservando a sua função pedonal, desportiva e de lazer.

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 24. Inscrever o desenvolvimento do conceito tram-train no PMUS. Promover, com a CIMRL, o Município da Marinha Grande, a IP e as entidades competentes, os estudos de concretização do Metro de Leiria, com aproveitamento da Linha do Oeste e bitola compatível com essa infraestrutura. Definir canais, estações, condições de circulação, material circulante, financiamento e exploração, preservando a continuidade futura da rede.

Proposta 25. Assegurar a entrada direta no coração do centro urbano e histórico. Integrar o Terminal Intermodal, o Mercado e os principais destinos centrais numa ligação de elevada capacidade e regularidade. Definir os serviços de forma a reduzir transbordos desnecessários e a tornar simples o acesso a partir dos parques dissuasores e das restantes linhas. Preservar o Polis para mobilidade ativa, desporto e lazer, desenvolvendo a inserção ferroviária pelos corredores urbanos adequados.

Proposta 26. Preparar a ligação à Alta Velocidade com atravessamento desnivelado. Estudar prioritariamente uma passagem desnivelada da A19 para a ligação estruturante entre o Terminal Intermodal e a futura estação de alta velocidade, evitando dependência operacional da rotunda da Almuinha Grande. Integrar essa solução na definição dos acessos, das ligações ferroviárias e das reservas territoriais necessárias.

Proposta 27. Avaliar a procura gerada pela oferta e pelo desenvolvimento territorial. Construir cenários que distingam a adesão a um novo serviço de qualidade da procura adicional associada à ocupação urbana junto das estações. Avaliar investimento, exploração, manutenção, tempos poupados, acessibilidade e benefícios territoriais, com análises de sensibilidade. Fasear a concretização de forma a obter utilidade desde as primeiras ligações e a preparar a expansão.

Proposta 28. Estudar e desenvolver conexões à Batalha, a Fátima e a Pombal. Integrar estes destinos no programa de desenvolvimento regional da rede, definindo a solução de ligação e as eventuais extensões através de estudos de procura, canais disponíveis e custo-benefício. Articular também Porto de Mós e as redes locais, sem condicionar a melhoria imediata dos serviços à execução de toda a infraestrutura. Qualquer reutilização de antigos corredores, incluindo o do Lena, deverá partir de um levantamento da sua continuidade e disponibilidade atuais.

9. Centro Histórico: acesso, estacionamento e vida quotidiana

O Centro Histórico deve ser um lugar onde se vive, trabalha, compra e permanece. A valorização pedonal tem de ser acompanhada por soluções para moradores, trabalhadores, clientes, cuidadores, pessoas com mobilidade reduzida, abastecimento e emergência. Acesso local e tráfego de atravessamento são necessidades diferentes e não devem ser tratados indistintamente.

A PA1 propõe zonas predominantemente pedonais e admite exceções de acesso. A PA7 prevê redução de capacidade em arruamentos concretos, incluindo Ernesto Korrodi, D. Nuno Álvares Pereira, Largo Dr. Manuel de Arriaga, Pero Alvito, Capitão Mouzinho de Albuquerque, Largo Cónego Maia e Largo 5 de Outubro. Estas opções exigem avaliação por troço e por utilizador, articulada com a rede alternativa. [4, PA1 e PA7]

A PA53 propõe a reconversão de estacionamento no Mercado Municipal, com 323 lugares, na Almuinha Grande, com 200, e à superfície na Fonte Quente e no Terraço do Lis. A comparação com a oferta global não demonstra que a substituição seja adequada: um lugar distante, pago ou indisponível à hora necessária não equivale automaticamente a outro próximo do destino. Os esclarecimentos municipais posteriores têm de ser incorporados na versão revista. [4, PA53; 14]

Defendemos uma política complementar: parques dissuasores ao longo do transporte estruturante, parques de elevada capacidade em localizações adequadas próximas do centro e respostas próprias para residentes. Os silos automóveis devem integrar esta estratégia, concentrando estacionamento onde os acessos o permitam e libertando espaço à superfície, com integração urbanística e avaliação económica.

O Metro de Leiria é decisivo para ligar o Terminal Intermodal e os parques de grande capacidade ao centro. Essa ligação deve ser fácil, frequente e legível, aproximando moradores das freguesias, trabalhadores e visitantes do comércio e dos serviços, sem lhes impor uma sucessão de etapas pouco convenientes.

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 29. Garantir alternativas antes de reduzir significativamente os acessos.

Condicionar alterações permanentes relevantes de circulação ou estacionamento à existência de transporte público útil, capacidade nas vias alternativas e acessos adequados para os diferentes utilizadores. Publicar o balanço de lugares, ocupação, distâncias e condições de utilização por zona, em vez de invocar apenas um saldo agregado para toda a cidade.

Proposta 30. Promover uma rede de parques e silos em localizações adequadas. Estudar parques de elevada capacidade, incluindo silos, junto de interfaces e pontos de acesso ao centro onde a procura e a rede viária os justifiquem. Articular essas soluções com o Metro de Leiria, o Mobilis, percursos pedonais e informação de ocupação. Considerar investimento e gestão privados ou por concessão, com responsabilidades e encargos transparentes.



Proposta 31. Iniciar conversações para o silo nas traseiras do Arquivo Distrital. Promover a negociação com o Colégio Nossa Senhora de Fátima para viabilizar estacionamento em silo no terreno identificado nas traseiras do Arquivo Distrital, salvaguardando as necessidades atuais do Colégio. Desenvolver a integração volumétrica e patrimonial, a ligação pedonal ao centro e o acesso a partir da via superior, confirmando a disponibilidade do terreno e definindo o modelo de investimento e exploração.

Proposta 32. Negociar estacionamento noturno para moradores. Estabelecer conversações com a Vigararia de Leiria/Paróquia de Leiria para utilização noturna de estacionamento por residentes do Centro Histórico, mediante acordo e compatibilidade com as atividades paroquiais. O custo deve ser suportado pelos utilizadores, sem subsídio municipal. O protocolo deve definir horários, acesso, segurança e responsabilidades, cabendo ao Município facilitar a articulação.

Proposta 33. Proteger o acesso doméstico e gerir o estacionamento com proporcionalidade. Assegurar desembarque, cargas e descargas de compras, apoio a idosos, cuidadores e pessoas com mobilidade condicionada, mesmo nas zonas de acesso controlado. Fundamentar a política tarifária por zona e tipo de procura, sem presumir que todo o veículo adicional de uma família é dispensável. Estudar curta duração e validação por compras com os operadores e comerciantes, tornando claros os custos e os beneficiários.

10. Reabilitação e comércio: incentivos para escolher o centro

Os grandes centros comerciais oferecem estacionamento simples e frequentemente gratuito, concentração de lojas, atividades âncora e horários alargados. A estratégia para o centro tradicional deve conhecer as razões das escolhas dos consumidores e responder através de incentivos, acessibilidade e qualidade da experiência urbana. Não basta esperar que menos circulação produza automaticamente mais comércio.

A fixação de famílias, a ocupação dos pisos superiores e a recuperação dos edifícios são inseparáveis da mobilidade. Um centro com moradores e atividade económica cria procura para o transporte, sustenta serviços de proximidade e tem vida fora dos períodos de visita. Defendemos condições mais atrativas para investir no centro, não novas penalizações sobre quem enfrenta custos e dificuldades de reabilitação.

Os incentivos devem combinar simplificação do licenciamento, previsibilidade, redução de encargos e utilização dos instrumentos fiscais disponíveis. O artigo 112.º do Código do IMI prevê possibilidades de minoração municipal em áreas de reabilitação ou combate à desertificação. A aplicação dos benefícios deve ter critérios públicos e respeitar os requisitos legais. [26]

A atividade económica inclui o abastecimento. As soluções de micrologística devem facilitar o trabalho dos operadores e dos pequenos negócios, em vez de lhes acrescentar transbordos obrigatórios, custos ou horários impraticáveis. A iniciativa privada e a coordenação voluntária devem ter espaço na concretização das propostas. [4, PA57 a PA62]



Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 34. Criar um programa de incentivos à habitação e reabilitação no centro.

Facilitar o licenciamento e a reutilização de edifícios, dar previsibilidade aos prazos e aplicar reduções de encargos e benefícios fiscais que caibam nas competências municipais, incluindo as possibilidades do CIMI. Priorizar a fixação de famílias e a atividade permanente, oferecendo condições favoráveis à reabilitação, em vez de recorrer a novas penalizações indiscriminadas.

Proposta 35. Tornar o comércio do centro mais competitivo através de incentivos.

Estudar os hábitos de clientes e visitantes e concretizar uma estratégia que associe transporte, estacionamento, limpeza, iluminação, conforto e programação cultural. Criar condições para atrair lojas, serviços e atividades âncora e incentivar coordenação voluntária de horários. Melhorar as condições do centro sem criar obstáculos administrativos dirigidos às grandes superfícies.

Proposta 36. Isentar taxas para ativar as novas zonas pedonais. Prever isenções de taxas de esplanadas e de ocupações de frente comercial nas novas zonas pedonais, com âmbito e condições transparentes. O espaço ganho ao automóvel deve acolher pessoas e atividade. Salvar canais acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida e carrinhos de bebé, acessos de emergência e condições de apoio doméstico aos residentes.

Proposta 37. Organizar o abastecimento sem penalizar os pequenos negócios. Rever lugares e horários de cargas e descargas em diálogo com comerciantes e operadores. Desenvolver soluções de micrologística e distribuição de menor dimensão quando melhorem o serviço e reduzam custos ou conflitos. Evitar exclusividades ou transbordos obrigatórios sem demonstração dos benefícios, prevendo condições adequadas de abastecimento durante obras e alterações de circulação.

11. Rede viária, responsabilidades do Estado e portagens

Uma cidade com melhor transporte coletivo continuará a necessitar de uma rede rodoviária funcional. As circulares e os acessos estruturantes devem retirar tráfego dos bairros, servir a economia e permitir deslocações necessárias. Retirar capacidade a um ponto da rede sem saber como funcionará o restante sistema pode apenas transferir o problema para outra rua.

As PA44 a PA47 propõem uma nova hierarquia, variantes, colmatação de ligações e intervenções de segurança. A execução deve ser articulada com os eixos que recebem o tráfego desviado. A avaliação da capacidade não deve servir para alargar indiscriminadamente todas as vias, mas para definir as soluções adequadas aos fluxos, à segurança e às pessoas transportadas. [4, PA44 a PA47]

As 31 medidas apresentadas pela IL incluem propostas para circulares, nós críticos e ligações locais, sob avaliação técnica e custo-benefício. Essa carteira abrange tanto acessibilidades rodoviárias como intervenções ciclopedonais e deve ser apreciada como uma rede, não como uma soma de obras independentes. [6]



As portagens também influenciam a escolha dos percursos. O utilizador-pagador deve ser um instrumento de eficiência e não um incentivo para atravessar localidades quando existe infraestrutura mais adequada. A política de cobrança na área de Leiria, Marinha Grande e Batalha deve integrar a análise de segurança, congestionamento, ruído e utilização da rede.

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 38. Concretizar e compatibilizar as circulares e os eixos estruturantes.

Aprofundar a Circular Norte entre a A8-1/ZICOFA e a EN109/Rotunda do Falcão, a ligação da A17 à Circular Norte e a Circular Oeste entre o Falcão e a EN242/A8, articulada com a estação de alta velocidade. Avaliar o alargamento do IC2 entre a Rotunda da Rua Paulo VI e o nó da EN109 e as intervenções nos nós que condicionam a distribuição de tráfego.

Proposta 39. Resolver os estrangulamentos e as descontinuidades da rede local.

Priorizar, a partir das 31 medidas, os problemas do Barruivo, Almuinha Grande, Vale de Lobos, D. Dinis/Porto Moniz, ZICOFA, EN242 e acessos a Parceiros e Barosa. Incluir EN350/A8-1, Vale da Fonte, Rua de Santo André, EN113/Rua da Ordem, Vale de Lobos/EN356-2, Cortes/Guimarota e acessos escolares dos Capuchos, articulando capacidade, segurança e modos ativos.

Proposta 40. Negociar com o Estado as ligações de função nacional e regional.

Desenvolver as ligações A1/IC2 na zona Colmeias/Barracão e Meirinhas e A1/IC9 na zona de Santa Catarina da Serra, com os municípios, a IP, o Governo e a concessionária. Identificar titularidade, competências, responsabilidades financeiras e fases. A localização de uma obra no concelho não a torna automaticamente um encargo municipal, nem a função regional dispensa a definição da entidade responsável.

Proposta 41. Reformular as portagens nos troços de utilização funcional local. Defender a eliminação das portagens nos troços da A19 e do IC36/A8-1 com função de distribuição na área de Leiria, Marinha Grande e Batalha, e a reformulação da cobrança nos troços locais da A8 e da A17, tendo como referência o troço entre Marinha Grande-Sul e Leiria-Norte. Preservar o pagamento nas viagens interurbanas mais longas, delimitar os troços e negociar com o Estado. Avaliar soluções transitórias para utilizadores frequentes quando a concretização integral não seja imediata.

12. Alta Velocidade e uma rede intermunicipal efetiva

A Alta Velocidade e a reorganização da Linha do Oeste devem ser integradas numa estratégia de acessibilidade regional. A estação, os acessos urbanos e os corredores do Metro de Leiria não podem ser decididos isoladamente. A coordenação deve permitir avançar com as melhorias autónomas e preservar as opções nas áreas diretamente afetadas.

A CIM Região de Leiria dispõe de antecedentes de planeamento conjunto, incluindo o PAMUS aprovado em 2016. O que se exige é uma estratégia intermunicipal atualizada e operacional, com rede, serviços, bilhética, dados, financiamento e responsabilidades comuns. Somar planos municipais não garante continuidade das viagens nem evita investimentos contraditórios. [31]



Leiria e Marinha Grande devem assumir o desenvolvimento conjunto do eixo inicial, com participação dos restantes municípios e autoridades de transporte nas conexões futuras. A Batalha, Fátima e Pombal devem ter lugar explícito nesse desenvolvimento, articulando também Porto de Mós. No caso de Fátima, a coordenação deve envolver Ourém e as entidades responsáveis pelo respetivo sistema de transportes, ultrapassando fronteiras administrativas.

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 42. Estabilizar os projetos relacionados com a Alta Velocidade. Criar coordenação entre os municípios envolvidos, CIMRL, IP e responsáveis pelos projetos ferroviários, compatibilizando estação, Linha do Oeste, acessos e Metro de Leiria. Identificar o que pode avançar de imediato, o que depende de decisão externa e os corredores a preservar, evitando obras irreversíveis incompatíveis com as ligações futuras.

Proposta 43. Atualizar e operacionalizar o plano intermunicipal de mobilidade. Definir, à escala da CIMRL e em articulação com os territórios vizinhos, uma rede de serviços e interfaces com informação, títulos e horários compatíveis. Concretizar responsabilidades, investimentos e custos de exploração, incorporando os PMUS municipais, o transporte flexível, as ligações entre freguesias e os principais fluxos de emprego, ensino, saúde e comércio.

Proposta 44. Programar as conexões regionais pela utilidade e custo-benefício. Desenvolver estudos e projetos de ligação à Batalha, a Fátima e a Pombal, incluindo a sua articulação com o Metro de Leiria, a ferrovia e os serviços locais. Definir fases em função da procura atual e potencial, tempos de viagem, investimento, exploração e benefícios para o território. A prioridade inicial à Linha do Oeste deve abrir caminho a uma rede mais abrangente, não encerrar o planeamento nesses corredores.

13. Mobilidade pedonal e ciclável em toda a rede de localidades

A qualidade da mobilidade ativa mede-se pela possibilidade de realizar percursos úteis, contínuos, seguros e confortáveis. Não basta somar quilómetros de ciclovia ou áreas pedonais se persistirem cruzamentos perigosos, discontinuidades e barreiras. A rede deve ligar destinos quotidianos no centro urbano e nas freguesias.

O Rio Lis deve constituir um eixo estruturante, articulando bairros, freguesias e corredores verdes, com preservação do Polis para circulação pedonal, bicicleta, desporto e lazer. As ligações aos equipamentos e aos núcleos vizinhos devem ter continuidade, com soluções ajustadas à intensidade de utilização e sem impor a partilha entre peões e ciclistas como resposta automática para todos os troços. [6; 8]

A PA26 já prevê a evolução do Biclis para um verdadeiro sistema de partilha, com referência a 40 pontos e um mínimo de 685 bicicletas. Apoiamos essa orientação e defendemos que a implantação seja acompanhada pela capacidade de operação e manutenção. A acessibilidade pedonal e o estacionamento seguro para bicicletas devem integrar todas as intervenções relevantes. [4, PA26]



Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 45. Adotar um manual municipal de desenho ciclável. Usar referenciais exigentes, como o CROW, adaptados às regras nacionais e às características locais, para assegurar continuidade, conforto, segregação adequada, segurança nas interseções e coerência de sinalização. Aplicar os critérios às obras novas e às requalificações, privilegiando qualidade e utilização efetiva em vez da simples extensão construída.

Proposta 46. Concretizar o eixo do Lis e eliminar descontinuidades. Priorizar as ligações Rua da Esperança/Rua Campos do Lis, os atravessamentos do Rossio dos Borges e Rua da Assunção, a zona do Hospital Dr. Manuel de Aguiar, a Ponte dos Caniços e a ligação Hospital de Santo André/Polis. Integrar campus universitário/Santa Clara, Skatepark e Cortes/Guimarota, assegurando continuidade entre freguesias e articulação com os percursos das localidades mais afastadas.

Proposta 47. Realizar auditorias anuais aos passeios e corrigir barreiras. Programar a correção de obstáculos, lancis, pavimentos e atravessamentos, com prioridade a escolas, saúde, comércio, serviços e paragens. Abranger os núcleos das freguesias e os seus acessos, dando atenção a idosos, pessoas com mobilidade reduzida e famílias. A existência de um passeio não basta se o percurso completo não for utilizável.

Proposta 48. Consolidar o Biclis e as infraestruturas de apoio à bicicleta. Organizar um sistema de partilha integrado com os restantes modos, com disponibilidade, redistribuição e manutenção asseguradas e avaliação de bicicletas elétricas nas ligações mais exigentes. Dotar todos os edifícios municipais e interfaces de estacionamento coberto e seguro, suportes adequados e, sempre que possível, carregamento para bicicletas elétricas.

14. Segurança, informação e tecnologia ao serviço das pessoas

A segurança deve estar presente desde o desenho das ruas e dos espaços públicos. Defendemos policiamento de proximidade, iluminação adequada, visibilidade e atividade económica que traga pessoas à rua. A tecnologia pode apoiar essa política, mas não deve substituir presença humana nem justificar vigilância generalizada. [9]

As Zonas 30 e as envolventes escolares devem induzir velocidades seguras através da configuração física da rua. Nos corredores verdes, a iluminação, a manutenção e a visibilidade devem ser compatibilizadas com os valores ecológicos. Nas ligações mecanizadas do Plano Vertical, o conforto e a acessibilidade devem ser acompanhados por segurança e manutenção continuadas. [4, PA8; 9]

A informação é também infraestrutura de mobilidade. Defendemos dados abertos e reutilizáveis e o aproveitamento dos equipamentos municipais, incluindo as câmaras de videovigilância e as ilhas urbanas inteligentes, para reforçar o conhecimento dos fluxos. As contagens podem apoiar decisões sem identificar pessoas, matrículas ou trajetos individuais. A utilização de imagens tem

de respeitar a finalidade autorizada e a proteção dos dados desde a recolha, não apenas na publicação dos resultados. [25; 28]

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 49. Tornar as Zonas 30 e os corredores verdes seguros pelo desenho. Utilizar travessias elevadas, estreitamentos, raios de viragem adequados, pavimentos diferenciados e outros elementos proporcionais ao contexto, preservando acessibilidade e acesso de emergência. Nos percursos verdes de utilização quotidiana, assegurar iluminação inteligente, linhas de visão, manutenção e articulação com patrulhamento pedonal e ciclável, evitando espaços isolados ou sem utilização.

Proposta 50. Integrar segurança e exploração no Plano Vertical. Avaliar através de uma análise custo-benefício as ligações mecanizadas propostas para as Escadas Maestro Guy Stoffel Fernandes, de Santo Estêvão e das Salinas, selecionar a tecnologia pela utilidade, acessibilidade e custo ao longo da vida útil. Privilegiar estruturas visíveis, transparentes e bem iluminadas e, quando adequado, associadas a atividades comerciais ou concessões que favoreçam presença humana, manutenção e acompanhamento.

Proposta 51. Apoiar um Pedibus organizado com as famílias. Criar uma plataforma municipal para as associações de pais organizarem rotas, horários e turnos de acompanhamento a pé, em articulação com escolas e Escola Segura. Definir procedimentos de segurança e responsabilidades, proteger os dados das crianças e desenvolver o modelo também nos núcleos escolares das freguesias onde os percursos sejam adequados.

Proposta 52. Disponibilizar dados abertos e contagens proporcionais. Publicar dados de oferta, utilização e desempenho com atualização e documentação, permitindo reutilização por investigadores, empresas e cidadãos. Aproveitar a energia, conectividade e sensorização das câmaras de videovigilância, das ilhas urbanas e de outros equipamentos para contagem de fluxos, após avaliação da capacidade instalada. Admitir o aproveitamento de câmaras existentes apenas quando legalmente compatível, privilegiando tratamento local e não identificativo, sem reconhecimento facial, leitura de matrículas ou seguimento individual para esta finalidade.

15. Financiamento: dar prioridade às alternativas e ao território

O PMUS contém uma estimativa orçamental e identifica fontes de financiamento. A insuficiência está na falta de consolidação entre investimento, exploração, responsabilidade, fonte mobilizável e fase de preparação. Um programa potencial não equivale a uma candidatura aprovada, mas deve ser trabalhado para transformar a estratégia em compromissos concretos. [4, pp. 259 a 285]

Na tabela financeira, 30 das 74 ações surgem sem quantificação individual. Algumas estão integradas noutras propostas ou correspondem a decisões de organização, pelo que não devem ser descritas indistintamente como obras sem financiamento. A lacuna mais importante



encontra-se nas PA31 a PA43: **dez das treze ações de transporte público e integração modal não têm custo individual apresentado**, incluindo os eixos rápidos, a frota, serviços, interfaces e integração operacional. [4, pp. 261 a 265]

Sem valores comparáveis, não é possível conhecer a repartição efetiva do investimento nem avaliar se a prioridade ao transporte público está assegurada. Esta deve ser uma prioridade da programação, a par da mobilidade pedonal e ciclável. Deve incluir o funcionamento dos serviços nas freguesias, e não concentrar os compromissos apenas nas obras da cidade.

O Terminal Intermodal mostra a necessidade de consolidar a informação: a PA39 surge sem quantificação, enquanto a ficha municipal publica um investimento estimado de 2.256.356,15 euros, sem IVA. A ficha não permite concluir se o montante incorpora todas as alterações aprovadas ao projeto e à empreitada. Deve ser apresentado o custo atualizado e o âmbito efetivamente abrangido, em vez de transportar aquela estimativa como custo final. [4, p. 263; 16]

A ficha do estacionamento D. Dinis apresenta 271 lugares e investimento estimado de 1.425.142,30 euros, sem IVA. Esses elementos não afastam as reservas da IL à localização e aos acessos junto de uma rotunda com limitações. A existência de uma verba ou de uma obra não substitui a avaliação da sua função na rede. [17]

15.1. Clarificar custos e responsabilidades

A metodologia do PMUS anuncia uma repartição de 50% para o Município, em duas parcelas de 25%, e 50% para fundos estruturais. Em várias linhas, a relação entre as colunas não corresponde diretamente a essa regra. É necessário esclarecer componentes, alternativas, sobreposições e valores acumuláveis antes de apresentar um orçamento global. [4, pp. 259 a 265]

Na PA45, a tabela inscreve 29.462.400 euros na componente municipal e o mesmo valor em fundos estruturais. A nota de cálculo indica 18.302 metros de via, 12 metros de perfil e 200 euros por metro quadrado. A multiplicação corresponde a 43.924.800 euros, pelo que é necessário explicar a relação entre os pressupostos e os montantes inscritos. Na PA54, as três localizações descritas no texto devem ser conciliadas com uma estimativa para cinco parques de cem lugares. [4, p. 264, notas 90 e 99]

Os custos de exploração são igualmente decisivos. A estimativa do Biclis exclui várias componentes de funcionamento e a da micrologística exclui custos operacionais. O mesmo cuidado deve abranger meios mecanizados, sistemas digitais, parques, interfaces e transporte ferroviário. Os horizontes até 2028, 2031 e 2036 e a visão alargada até 2051 exigem compromissos distintos, sem presumir que o atual quadro comunitário financiará toda a execução futura. [4, pp. 259 a 265]

15.2. Reivindicar uma linha nacional para o sistema estruturante

A IL defende que o Governo crie ou enquadre uma linha de financiamento adequada ao desenvolvimento de sistemas estruturantes como o Metro de Leiria, mobilizando orçamento nacional e fundos europeus, incluindo o Sustentável 2030 quando aplicável e os quadros seguintes. A região deve preparar o projeto com ambição e negociar um compromisso nacional, em vez de limitar a solução à capacidade financeira municipal. [20]



O financiamento estatal e europeu do Sistema de Mobilidade do Mondego, concretizado em BRT/metrobus, mostra que a intervenção nacional não se limita às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. Leiria deve exigir igual abertura para preparar e concretizar um sistema ajustado ao seu território e à oportunidade da Linha do Oeste. O mérito do investimento deve ser apreciado com estudos de procura e custo-benefício que incluam a qualidade da oferta e o desenvolvimento territorial que se pretende promover. [23]

As restantes componentes devem mobilizar instrumentos adequados. O Centro 2030 pode apoiar tipologias de mobilidade ativa, acessibilidade, interfaces e sistemas inteligentes, nos termos da programação e dos avisos. As intervenções rodoviárias têm condições específicas e não devem ser tratadas como genericamente financiáveis. O Incentiva+TP e o Fundo para a Mobilidade e Transportes devem integrar a preparação do reforço dos serviços e das suas componentes elegíveis. [19; 21; 22]

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 53. Quantificar e financiar primeiro as alternativas de transporte. Consolidar investimento e custos de exploração das PA31 a PA43, identificando os compromissos necessários do Município, CIMRL, Estado, IP e operadores. Dar prioridade à oferta útil e às ligações das freguesias, a par das redes pedonais e cicláveis. As restrições significativas devem ter uma alternativa com serviço e financiamento compatíveis com o seu calendário.

Proposta 54. Obter um enquadramento nacional para o Metro de Leiria. Preparar e negociar com o Governo uma linha de financiamento para estudos, projeto e execução faseada do sistema estruturante, com recurso a instrumentos nacionais e europeus. Apresentar procura potencial, benefícios territoriais, investimento, exploração e fases, envolvendo Leiria, Marinha Grande e as entidades das conexões regionais futuras.

Proposta 55. Publicar uma programação financeira coerente das 74 ações. Relacionar cada ação com investimento, operação, manutenção, entidade responsável, fonte potencial e decisão ou candidatura necessária. Corrigir as inconsistências da tabela, esclarecer custos integrados noutras medidas e incorporar os projetos e alterações contratuais já existentes. Distinguir valores estimados, contratados e financiados e compromissos do atual período de programação de investimentos de longo prazo.

Proposta 56. Separar as fontes segundo a natureza da intervenção. Mobilizar o Centro 2030 para as componentes elegíveis, os instrumentos de transporte para o serviço e a integração, o Estado e responsáveis da rede para as infraestruturas nacionais e recursos municipais para as suas competências e contrapartidas. Avaliar parcerias privadas em estacionamento, carregamento e serviços, com riscos e encargos transparentes. Identificar financiamento próprio para a cobertura territorial e não apenas para grandes obras.



16. Executar por fases, envolver as freguesias e corrigir resultados

O PMUS já prevê governação e monitorização. Defendemos um modelo mais claro de responsabilidade e prestação pública de contas, que acompanhe a execução física e financeira e os efeitos na vida quotidiana. A criação de um observatório ou plataforma não deve diluir a responsabilidade política pela decisão. [4, pp. 286 a 294]

O faseamento deve começar por segurança e acessibilidade urgentes, informação integrada e reforço de serviço. As transformações de circulação e estacionamento devem seguir as dependências que as tornam viáveis. O acompanhamento tem de distinguir uma redução de tráfego por escolha de melhores alternativas de uma redução resultante da perda de atividade ou de acesso.

Propostas de alteração ao PMUS

Proposta 57. Testar antes de tornar permanentes as alterações relevantes. Recorrer a projetos-piloto temporários e reversíveis, sempre que tecnicamente adequados, para alterações de circulação, estacionamento e pedonalização. Definir previamente duração, dados de referência e critérios de resultado, envolvendo moradores, comerciantes, juntas, operadores e emergência. Publicar a avaliação e admitir correção ou abandono da solução quando os resultados o justifiquem.

Proposta 58. Assegurar continuidade de acesso durante obras e transições. Programar as intervenções com mapas de dependências e planos de mobilidade temporários, mantendo acesso a habitações, empresas, escolas, saúde e serviços. Informar antecipadamente sobre alterações de trajetos e estacionamento e coordenar obras rodoviárias, ferroviárias e municipais. Nenhuma localidade deve perder uma ligação útil entre fases sem resposta alternativa.

Proposta 59. Publicar resultados semestrais e rever anualmente a programação. Divulgar execução, investimento, frequência, pontualidade, tempos de viagem, segurança, acessibilidade e utilização dos diferentes modos. Apresentar resultados territorializados, incluindo freguesias mais afastadas e desempenho do transporte a pedido. Integrar as juntas e os utilizadores no acompanhamento, corrigindo prioridades e serviço em função dos resultados observados.



17. Conclusão

A Iniciativa Liberal Leiria apresenta este parecer para que o PMUS se traduza numa melhoria real das condições de vida. Partilhamos a ambição de uma cidade e de um concelho mais acessível, seguro e sustentável. Essa ambição exige liberdade de escolha, qualidade do transporte público, planeamento integrado, execução coordenada e responsabilidade financeira.

As propostas formuladas constituem condições políticas para apoiar a concretização do plano: clarificar o documento e voltar a ouvir a população sobre as alterações materiais; fundamentar as escolhas; antecipar crescimento e novos usos do solo; assegurar alternativas antes das restrições significativas; e distribuir os benefícios da mobilidade por todo o território.

Nenhuma freguesia deve ficar à margem desta transformação. O reforço imediato dos serviços locais e das ligações entre freguesias deve avançar em paralelo com o Metro de Leiria. A incidência inicial na Linha do Oeste, na Marinha Grande e nos territórios por ela servidos é um ponto de partida para uma rede que deve desenvolver conexões à Batalha, a Fátima, a Pombal e aos restantes destinos regionais, de acordo com a procura e o custo-benefício.

O Centro Histórico precisa de transporte de elevada capacidade, estacionamento adequado, acesso dos moradores, comércio e incentivos à reabilitação. As freguesias precisam de serviços úteis, regresso assegurado, acesso seguro às paragens e ligações aos seus próprios polos de vida e trabalho. Estas necessidades fazem parte da mesma estratégia.

A sustentabilidade não se constrói tornando a vida quotidiana mais difícil. Constrói-se oferecendo melhores opções, utilizando bem os recursos públicos e criando uma cidade, um concelho e uma região onde as pessoas consigam chegar aonde precisam de ir.

Leiria, setembro de 2026

Iniciativa Liberal | Núcleo Territorial de Leiria



Fontes e referências

As remissões ao PMUS referem-se à numeração impressa das páginas, distinta da posição no ficheiro PDF. As referências identificam os documentos e as publicações que fundamentam a apreciação; as propostas numeradas exprimem a posição da Iniciativa Liberal Leiria.

[1] Município de Leiria / mpt. PMUS, Fase I: Caracterização e Diagnóstico. Dezembro de 2024. Em especial capítulos 3, 6 e 7 e pp. 65 a 70. [Documentação oficial da Fase I](#)

[2] Município de Leiria / mpt. PMUS, Fase II: condicionantes, objetivos, cenários e visão. Março de 2025. Em especial pp. 35 a 53. [Relatório da Fase II](#)

[3] Município de Leiria / mpt. PMUS, Fase III: Plano de Ação, Modelo de Monitorização e Governança. Versão com 292 páginas no PDF. [Documentação oficial da Fase III](#)

[4] Município de Leiria / mpt. PMUS, Fase III, versão com estimativa orçamental e fontes de financiamento, com 320 páginas no PDF. PA1 a PA74; estimativa pp. 259 a 265; financiamento pp. 266 a 285; monitorização pp. 286 a 294. [Fase III com calendarização e financiamento](#)

[5] Iniciativa Liberal Leiria. Programa Eleitoral para o Município de Leiria 2025-2029. [Programa eleitoral](#)

[6] Iniciativa Liberal Leiria. 31 medidas para resolver o «31» da mobilidade em Leiria. Propostas de campanha de 2025. [31 medidas de mobilidade](#)

[7] Iniciativa Liberal Leiria. Metro de Leiria. Proposta de transporte estruturante apresentada na campanha eleitoral. [Metro de Leiria](#)

[8] Iniciativa Liberal Leiria. Contributos públicos sobre o PMUS e participação no Conselho Municipal do Ambiente. [Publicação 1](#) | [Publicação 2](#) | [Publicação 3](#) | [Publicação 4](#)

[9] Iniciativa Liberal Leiria. Posição pública no Conselho Municipal de Segurança: proximidade, privacidade, atividade comercial e Pedibus. [Posição pública](#)

[10] Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, Lei de Bases do Clima, artigo 47.º, n.º 4. Enquadramento institucional do IMT sobre os PMUS. [Lei de Bases do Clima](#) | [Enquadramento do IMT](#)

[11] Regulamento (UE) 2024/1679, orientações para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes. Requisitos dos PMUS dos nós urbanos. [Texto no EUR-Lex](#)

[12] Jornal de Leiria. «Conheça algumas das propostas do Plano de Mobilidade Sustentável de Leiria», 30 de julho de 2026. Referência ao período inicialmente anunciado, de 5 a 15 de agosto. [Notícia sobre a abertura da consulta](#)

[13] Município de Leiria. Página da consulta pública do PMUS. Período indicado: 5 de agosto a 15 de setembro de 2026. [Consulta pública e documentos](#)

[14] Município de Leiria. Esclarecimento público sobre o PMUS, divulgado durante a consulta e reproduzido por Leiria Informação em setembro de 2026. [Esclarecimento reproduzido](#)

[15] Pordata / Fundação Francisco Manuel dos Santos, fonte INE. Retrato de Leiria: população em 2025 e evolução na série de estimativas anuais. [População de Leiria](#)

[16] Município de Leiria. Ficha de obra «TIL: Terminal Intermodal de Leiria». Estimativa publicada, sem pressupor que corresponda ao custo contratual atualizado. [Ficha do Terminal Intermodal](#)

[17] Município de Leiria. Ficha de obra «Estacionamento D. Dinis»: capacidade e investimento estimado publicado. [Ficha do estacionamento D. Dinis](#)

[18] Infraestruturas de Portugal. GT-MST, «Tecnologias a considerar e sua caracterização: LRT». Novembro de 2018. Em especial pp. 6 a 8. Relatório disponibilizado pelo IMT. [Relatório técnico LRT](#)



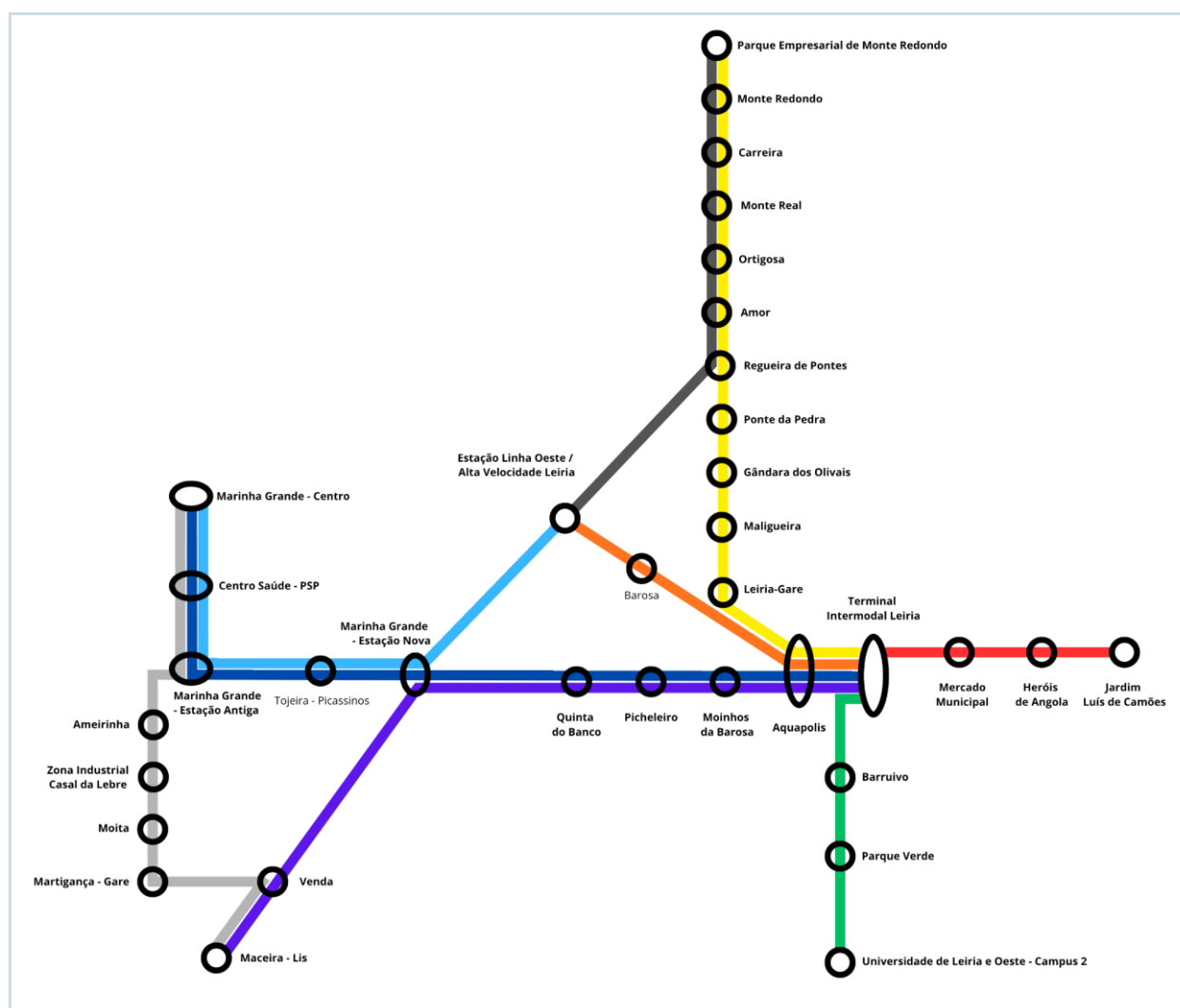
- [19] Centro 2030. Programa na versão de reprogramação de 2025. Objetivo RSO2.8, mobilidade urbana sustentável e articulação dos instrumentos de apoio. [Programa Centro 2030](#)
- [20] Sustentável 2030. Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade. Enquadramento e objetivos de apoio. [Enquadramento do programa](#)
- [21] Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março, na redação consolidada. Programa Incentiva+TP. [Regime do Incentiva+TP](#)
- [22] Instituto da Mobilidade e dos Transportes. «Novo Fundo para a Mobilidade e Transportes já está em vigor», 8 de abril de 2026. [Fundo para a Mobilidade e Transportes](#)
- [23] Governo de Portugal. Comunicação de 10 de dezembro de 2025 sobre o Sistema de Mobilidade do Mondego, serviço BRT/metrobus e financiamento nacional e europeu. [Sistema de Mobilidade do Mondego](#)
- [24] Município de Leiria. Reerguer Leiria, Plano de Ação. Articulação da recuperação e do desenvolvimento municipal. [Plano de Ação Reerguer Leiria](#)
- [25] Comité Europeu para a Proteção de Dados. Diretrizes 3/2019 sobre tratamento de dados pessoais através de dispositivos de vídeo. Versão final de janeiro de 2020. [Diretrizes sobre dispositivos de vídeo](#)
- [26] Autoridade Tributária e Aduaneira. Código do Imposto Municipal sobre Imóveis, artigo 112.º. Competências municipais e instrumentos de diferenciação territorial da tributação. [CIMI, artigo 112.º](#)
- [27] CIM Região de Leiria. Anúncio do início do Transporte a Pedido no concelho de Leiria, 1 de outubro de 2025. [Transporte a Pedido em Leiria](#)
- [28] Região de Leiria, dezembro de 2022, e Jornal de Leiria, março de 2023. Instalação de ilhas urbanas e monitorização de ambiente e tráfego. [Instalação de ilhas urbanas](#) | [Monitorização nas ilhas urbanas](#)
- [29] Jornal de Leiria. Debate sobre o Plano de Mobilidade de Leiria na Assembleia Municipal, maio de 2016. Referência histórica, não orientação política deste parecer. [Debate de 2016](#)
- [30] Jornal de Leiria. «E vão três localizações para o multiusos de Leiria, que, sem sair do papel, já custou 280 mil euros», maio de 2025. Localização municipal anunciada para o Multiusos. [Proposta municipal de Multiusos](#)
- [31] CIM Região de Leiria. Aprovação do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável regional, 29 de junho de 2016. [PAMUS da Região de Leiria](#)

Anexo. Conceito da rede Metro de Leiria

Ligação ao centro de Leiria, Linha do Oeste e desenvolvimento regional

A incidência inicial em Leiria, Marinha Grande e nas freguesias servidas pelo corredor da Linha do Oeste constitui o ponto de partida da proposta. As conexões à Batalha, a Fátima e a Pombal, articuladas com os restantes destinos regionais, devem ser estudadas e desenvolvidas numa lógica de custo-benefício.

Este parecer apresenta um conceito de rede. A sua concretização deverá ser suportada pela validação técnica dos canais e estações e pela definição do modelo de financiamento e de exploração.



A rede estruturante deve articular-se com o transporte regular e a pedido, as ligações entre freguesias, os parques dissuasores e os percursos pedonais e cicláveis.