



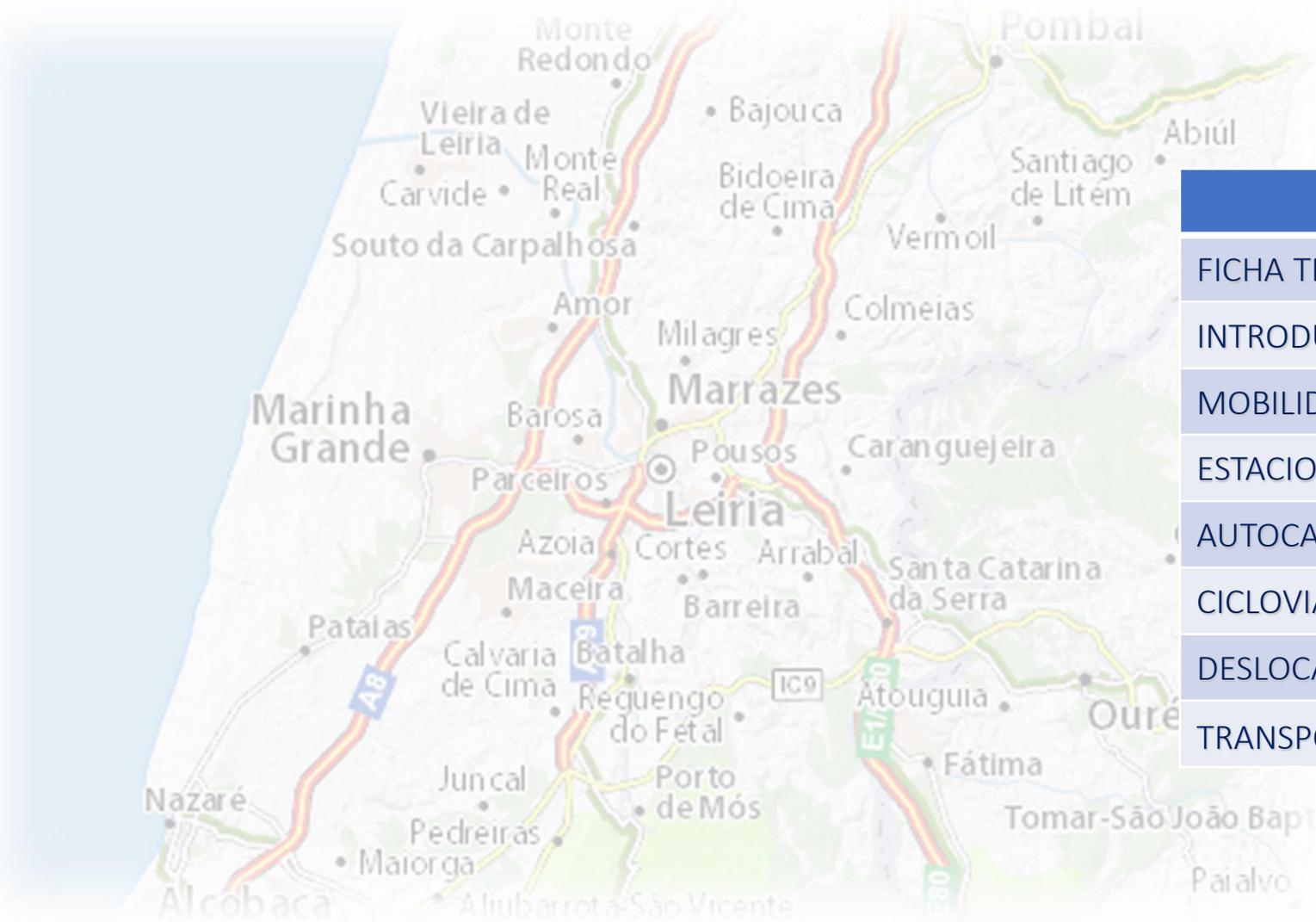
RELATÓRIO DO ESTUDO SOBRE MOBILIDADE NO CONCELHO DE LEIRIA

Módulo A



Município de
Leiria





ÍNDICE	
FICHA TÉCNICA	5
INTRODUÇÃO	6
MOBILIDADE DA POPULAÇÃO	7
ESTACIONAMENTO	12
AUTOCARROS URBANOS – MOBILIS	25
CICLOVIAS	32
DESLOCALIZAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO	37
TRANSPORTES PÚBLICOS E MOBILIDADE	42

FICHA TÉCNICA

Universo: Indivíduos maiores de 18 anos residentes no concelho de Leiria.

Objetivo do estudo: O objetivo principal do estudo consiste na recolha da opinião dos residentes do Município de LEIRIA relativamente à mobilidade no concelho.

Amostra: Amostragem por quotas, obtida a partir de uma matriz cruzando sexo, idade e freguesia, a partir do universo conhecido, reequilibrada por género (2), grupo etário (4) e zona de residência (5). A amostra teve 615 entrevistas efetivas: 183 entre os 18 e os 34 anos, 200 entre os 35 e os 49 anos, 148 entre os 50 e os 64 anos e 84 para os 65 e mais anos.

Técnica: Entrevistas telefónicas – metodologia CATI (*Computer Assisted Telephone Interviewing*) do questionário adaptado ao suporte utilizado. O trabalho de campo decorreu entre 24 de outubro e 10 de novembro de 2022.

Erro probabilístico: O processo amostral, não sendo aleatório, implica a não indicação do erro probabilístico. Contudo, para efeitos de comparação, para uma amostra probabilística com 615 entrevistas, o desvio padrão máximo de uma proporção é 0,020 (ou seja, uma “margem de erro” – a 95% - de 3,95%).

Responsabilidade do estudo: Aximage Comunicação e Imagem Lda., sob a direção técnica de Ana Carla Basílio.



INTRODUÇÃO:

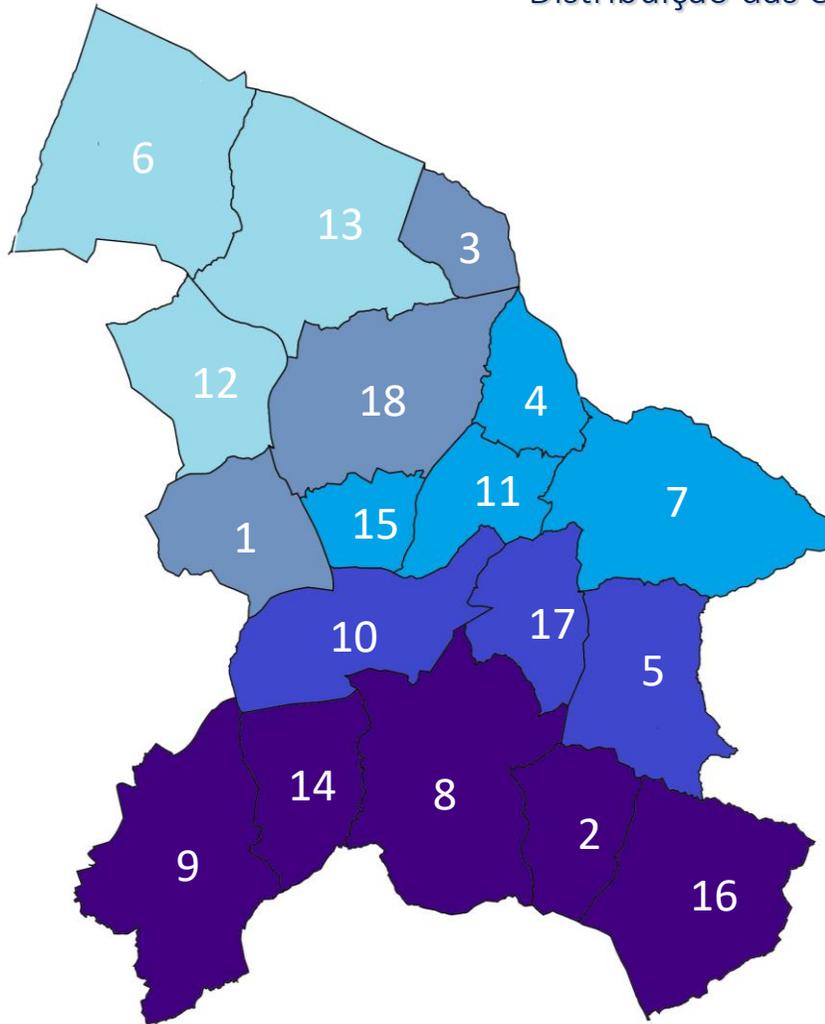
O estudo efetuado enquadra-se no âmbito do “apoio à participação cívica na estratégia Municipal”, levada a cabo pelo Município de LEIRIA.

Pretende-se com este estudo dotar o Município de Leiria de um conjunto de informação e de ferramentas que sirvam de auxiliares ao planeamento e à necessária validação dos objetivos estratégicos delineados pela Câmara Municipal de Leiria, procurando dar resposta aos anseios e expectativas da população e estabelecendo normas de orientação para eixos prioritários do desenvolvimento sustentável desta Comunidade.

Ouvir a população sobre as suas motivações e anseios pode ajudar à tomada de decisões futuras, para o bem estar das populações.



Distribuição das entrevistas por freguesia



ZONA A
52

ZONA B
55

ZONA C
49

ZONA D
160

ZONA E
299

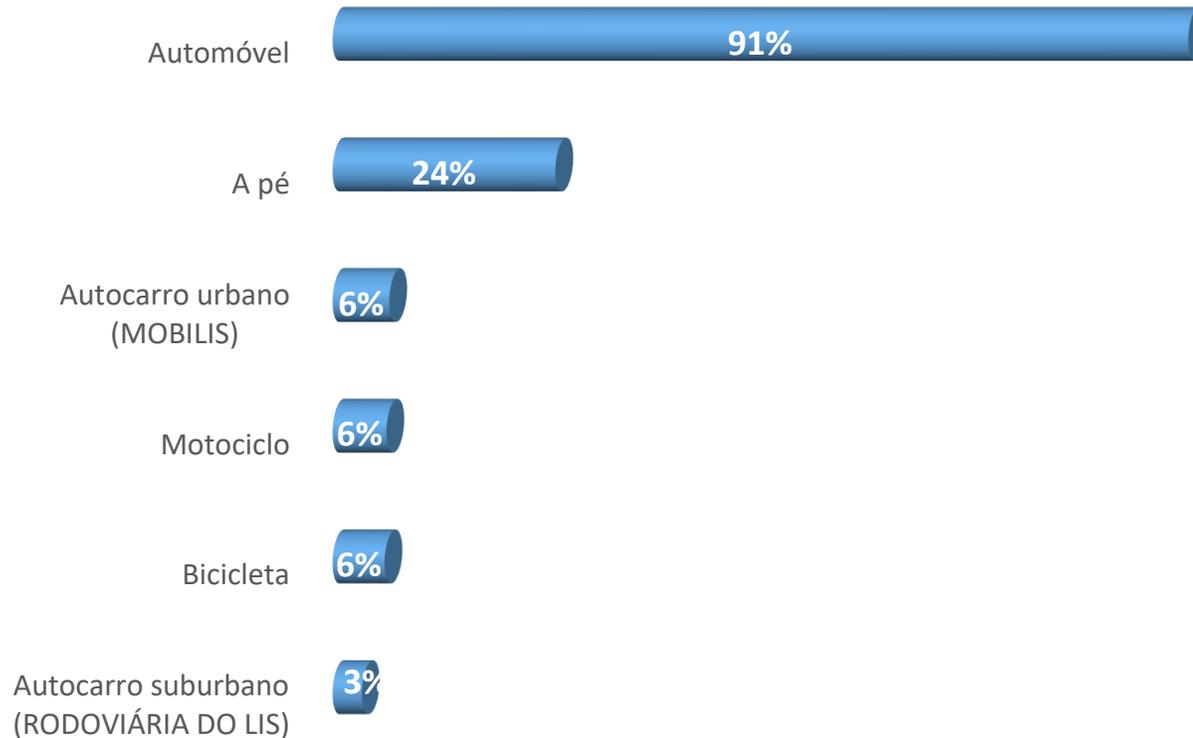
FREGUESIA	N	%
6 Coimbrão	6	1,0
12 Monte Real e Carvide	28	4,6
13 Monte Redondo e Carreira	18	2,9
1 Amor	20	3,3
3 Bajouca	16	2,6
18 Souto da Carpalhosa e Ortigosa	19	3,1
4 Bidoeira de Cima	12	2,0
7 Colmeias e Memória	14	2,3
11 Milagres	13	2,1
15 Regueira de Pontes	10	1,6
5 Caranguejeira	26	4,2
10 Marrazes e Barosa	121	19,7
17 Santa Eufémia e Boa Vista	13	2,1
2 Arrabal	8	1,3
8 Leiria, Pousos, Barreira e Cortes	206	33,5
9 Maceira	55	8,9
14 Parceiros e Azoia	25	4,1
16 Santa Catarina da Serra e Chainça	5	0,8
Total	615	100,0



MOBILIDADE DA POPULAÇÃO

Meios que utiliza habitualmente para se deslocar (Questão múltipla)

BASE : Total de inquiridos



A questão sobre os meios utilizados para as deslocações habituais é múltipla, ou seja, foi pedido aos inquiridos que indicassem todos os meios que usam. Assim, encontraram-se vários tipos de combinações de meios. Temos inquiridos que apenas utilizam automóvel e outros que indicam, por exemplo, automóvel, a pé e autocarro urbano e suburbano.

O meio de transporte mais utilizado é, sem surpresas, o automóvel sendo referido por cerca de nove em cada dez inquiridos.

Segue-se a deslocação a pé que é indicada por aproximadamente um quarto dos inquiridos.

Com valores muito próximos apresentam-se o autocarro urbano (MOBILIS) com 6,0% de inquiridos, o motociclo com 5,7% e a bicicleta com 5,5%.

O autocarro suburbano (RODOVIÁRIA DO LIS) é o menos utilizado.

A utilização de automóvel é menor na zona C e mais acentuada nas zonas D e E. A zona E (que inclui a cidade de Leiria) regista um menor recurso ao automóvel. Na zona A nenhum inquirido referiu utilizar o MOBILIS.

Destacam-se ainda as zonas A e B pela acentuada utilização da bicicleta.

As mulheres deslocam-se mais a pé e menos de automóvel em comparação com os homens.

Nos mais jovens (18 a 34) da destacam-se por serem o grupo que mais recorre ao MOBILIS.

Os mais velhos (65 ou mais) deslocam-se mais a pé do que as restantes faixas etárias.

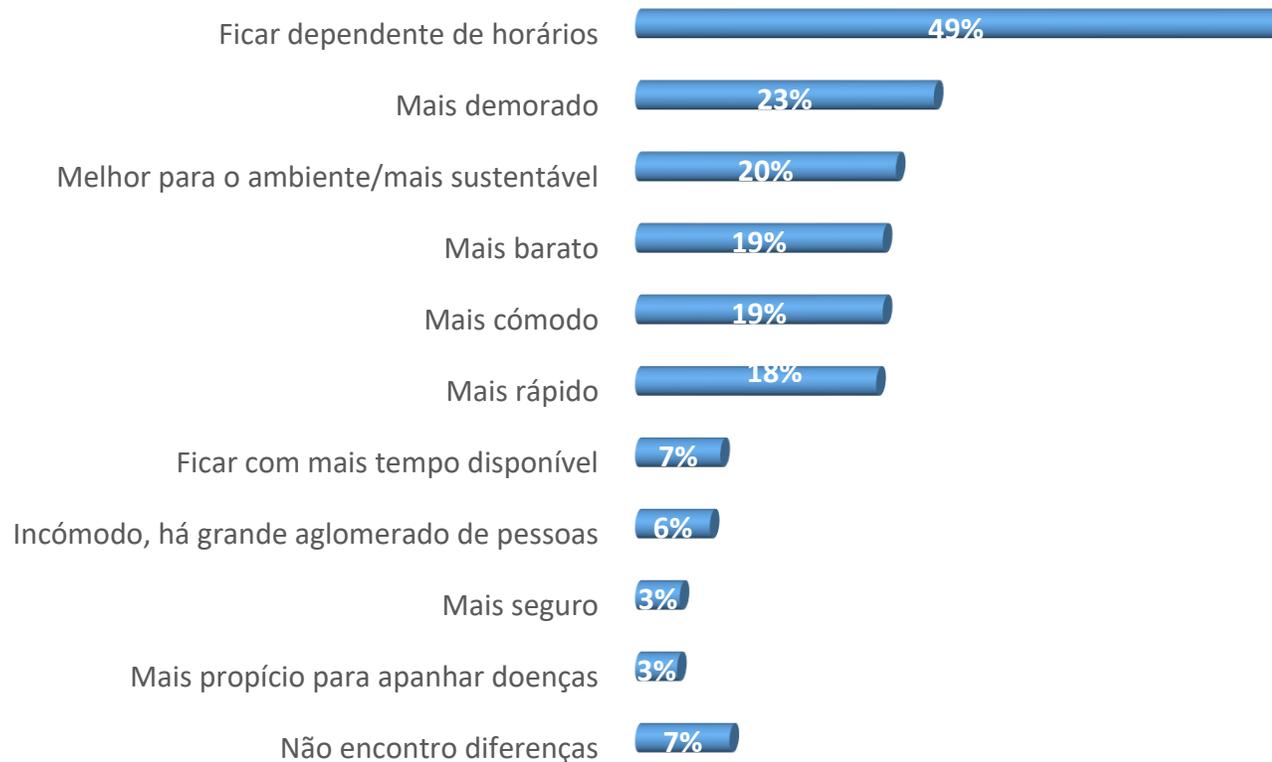
**Meios que utiliza habitualmente para se deslocar
(Questão múltipla)**

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Automóvel	91	95	95	94	94	86
A pé	24	18	14	6	26	29
Autocarro urbano (MOBILIS)	6	0	5	2	9	7
Motociclo	6	8	0	10	3	7
Bicicleta	6	11	10	2	2	6
Autocarro suburbano (RODOVIÁRIA DO LIS)	3	6	3	0	3	3

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Automóvel	91	94	88	90	95	92	85	86	91	95
A pé	24	19	27	24	16	20	38	23	24	24
Autocarro urbano (MOBILIS)	6	3	9	12	2	6	5	7	6	5
Motociclo	6	9	3	6	5	8	4	7	6	4
Bicicleta	6	6	5	4	4	8	6	4	8	4
Autocarro suburbano (RODOVIÁRIA DO LIS)	3	1	5	4	0	3	6	8	2	0

Andar de transportes públicos é (em relação ao automóvel): (Questão múltipla)

BASE : Total de inquiridos



A principal diferença que os inquiridos encontram entre o os transportes públicos e o automóvel é a dependência de horários.

Segue-se o facto de ser mais demorado para 23% dos inquiridos a que se opõem 18% que consideram os transportes públicos mais rápidos. Esta diferença de opiniões poderá relacionar-se, por exemplo, com experiências distintas a nível de facilidade de estacionamento.

A questão ambiental/sustentabilidade, o custo e a comodidade são os aspetos positivos dos transportes públicos mais referidos, juntando-se a rapidez da qual já falámos.

A dependência de horários é mais sentida na Zona A (onde verificámos que nenhum inquirido referiu utilizar o MOBILIS).

A sensibilidade ao ambiente é maior na zona C.

A dependência de horários é mais referida pelos homens que pelas mulheres e é uma menor preocupação, compreensivelmente, para os maiores de 65 anos.

Os mais jovens estão mais sensibilizados em relação à questão ambiental.

**Andar de transportes públicos é (em relação ao automóvel):
(Questão múltipla)**

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Ficar dependente de horários	49	64	56	51	40	49
Mais demorado	23	24	27	22	23	22
Melhor para o ambiente/mais sustentável	20	10	18	28	19	22
Mais barato	19	17	16	18	20	20
Mais cómodo	19	12	25	14	23	18
Mais rápido	18	20	7	15	24	18
Ficar com mais tempo disponível	7	12	3	3	8	6
Incómodo, há grande aglomerado de pessoas	6	5	5	6	7	6

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Ficar dependente de horários	49	46	52	52	54	53	34	40	51	55
Mais demorado	23	20	25	22	26	27	14	21	26	22
Melhor para o ambiente/mais sustentável	20	19	20	26	17	21	15	15	19	26
Mais barato	19	15	23	25	12	21	19	21	19	17
Mais cómodo	19	21	17	18	19	15	25	19	19	19
Mais rápido	18	21	16	19	15	16	25	20	17	19
Ficar com mais tempo disponível	7	7	6	4	4	7	13	6	8	5
Incómodo, há grande aglomerado de pessoas	6	7	5	7	6	4	5	4	9	4

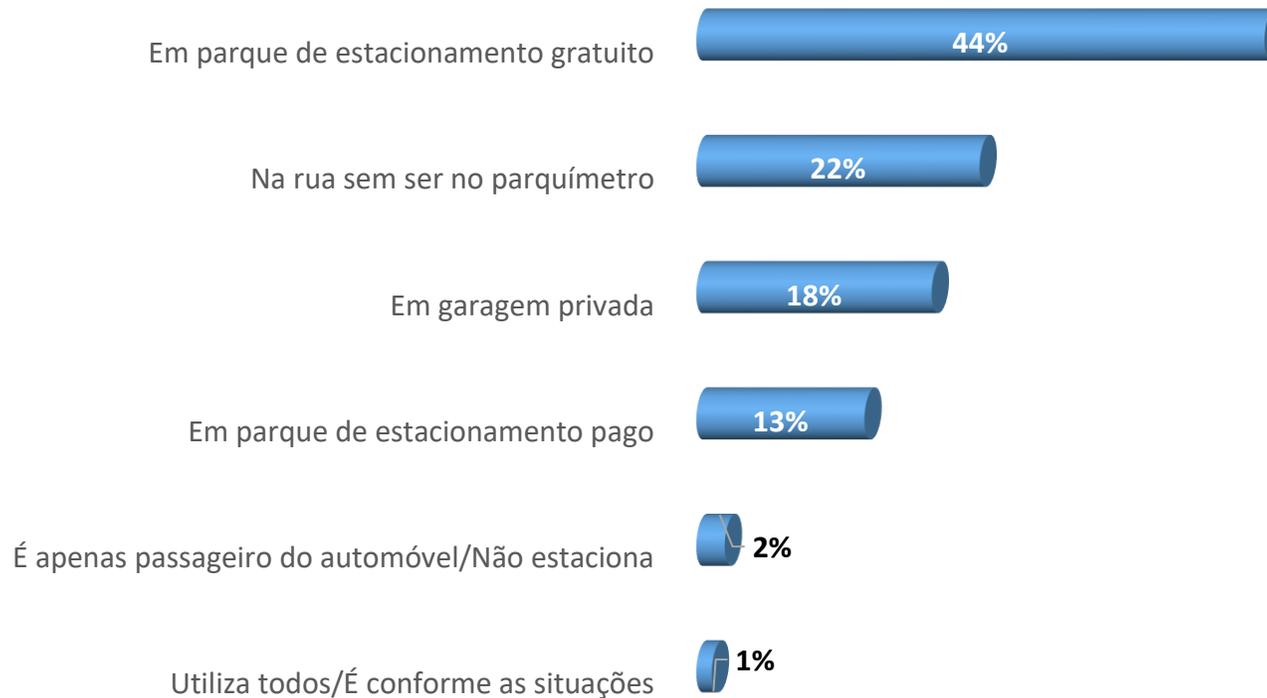
Nota: Para efeitos de segmentação apenas se consideraram as categorias com valor igual ou superior a 5%



ESTACIONAMENTO

Onde estaciona habitualmente o seu automóvel

BASE : Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total



Sem surpresas, o estacionamento gratuito é o preferido pelos inquiridos que utilizam automóvel nas suas deslocações, um total de 66% referem esta condição, sendo que 44% estacionam em parques e 22% nas ruas.

A garagem privada ocupa o terceiro lugar e apenas 13% recorrem ao estacionamento pago.

Os parques pagos são menos utilizados pelos habitantes das zonas B e C.

As mulheres utilizam parques pagos mais que os homens. No que se refere à idade, os mais velhos são os que mais utilizam parques pagos.

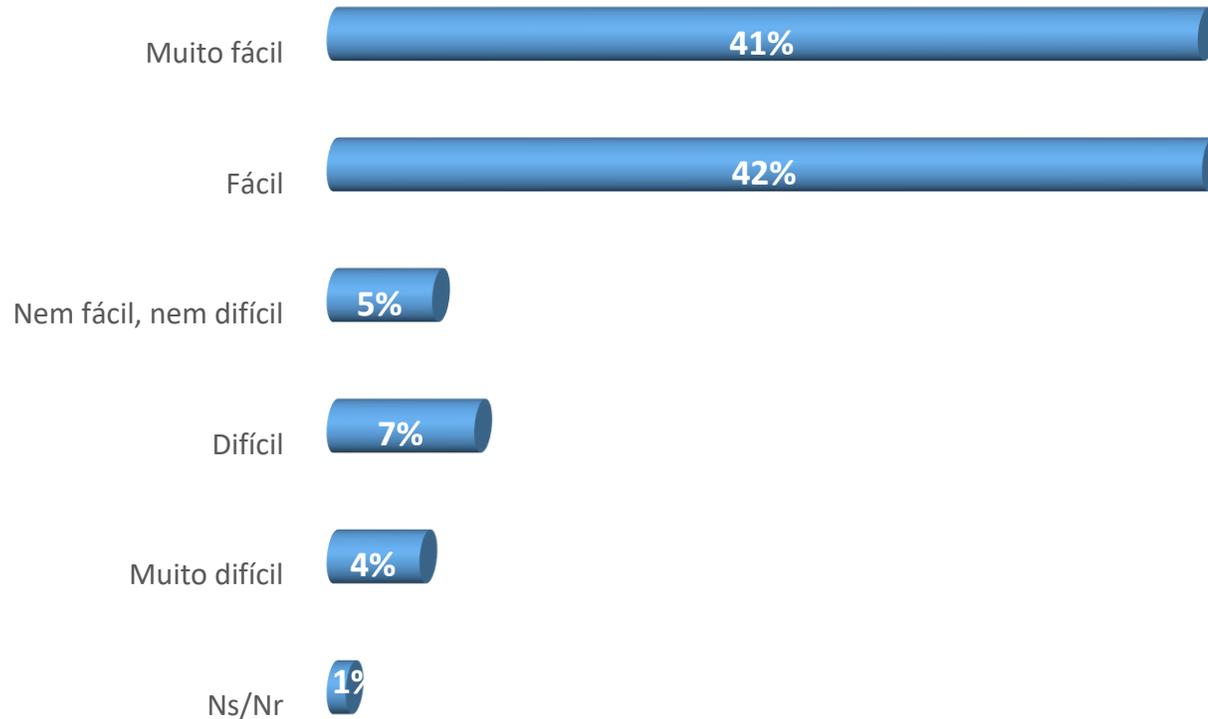
Onde estaciona habitualmente o seu automóvel

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Em parque de estacionamento gratuito	44	50	54	51	45	38
Na rua sem ser no parquímetro	22	22	19	12	22	25
Em garagem privada	18	7	16	28	17	20
Em parque de estacionamento pago	12	15	7	6	13	14
É apenas passageiro do automóvel/Não estaciona	2	5	0	3	2	2
Utiliza todos/É conforme as situações	1	2	4	0	2	1

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Em parque de estacionamento gratuito	44	45	43	47	41	42	46	46	41	46
Na rua sem ser no parquímetro	22	20	24	22	25	25	14	20	24	22
Em garagem privada	18	22	15	21	20	22	8	14	21	19
Em parque de estacionamento pago	12	8	16	8	10	10	24	15	12	11
É apenas passageiro do automóvel/Não estaciona	2	3	2	2	1	1	7	3	2	2
Utiliza todos/É conforme as situações	1	2	0	1	3	0	1	2	1	1

Facilidade com que estaciona na sua zona de residência

BASE : Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total



Para a grande maioria dos inquiridos (83%) estacionar na zona de residência é fácil ou muito fácil.

Os habitantes da zona E e os mais velhos destacam-se por terem mais dificuldades em estacionar junto às suas residências.

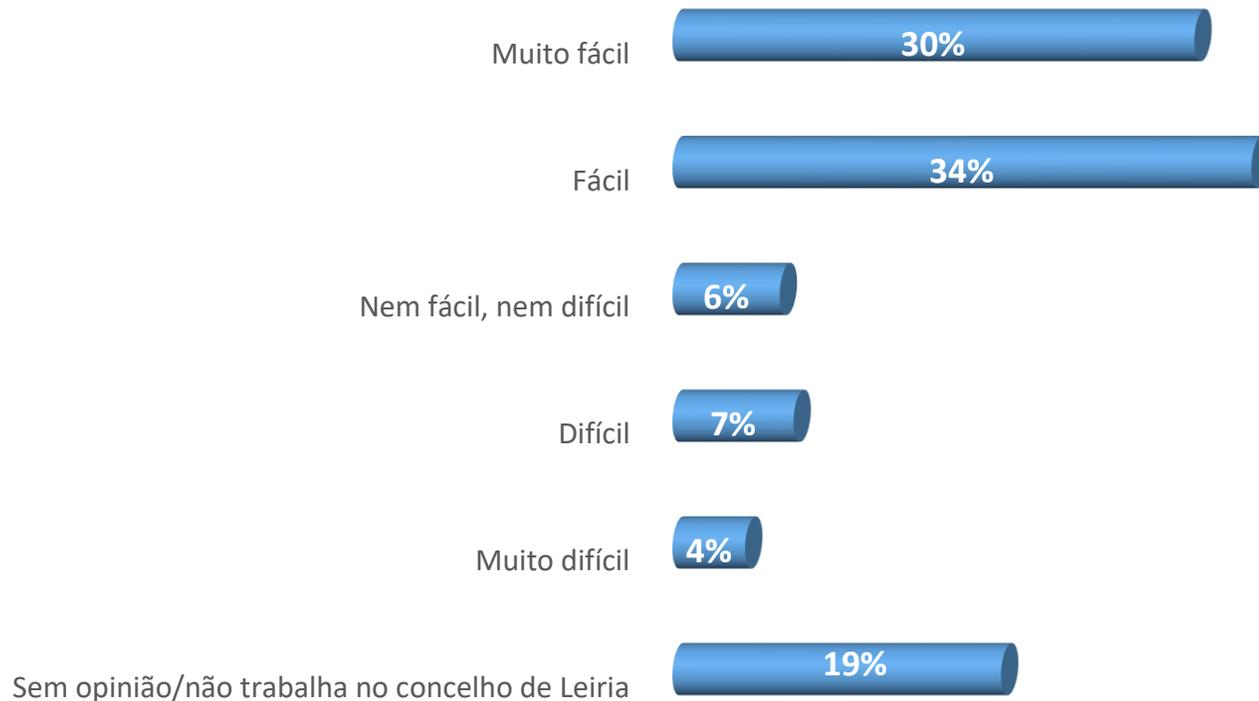
Facilidade com que estaciona na sua zona de residência

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Muito fácil	41	57	52	55	33	37
Fácil	42	32	39	36	53	39
Nem fácil, nem difícil	5	3	0	4	6	6
Difícil	7	3	7	4	5	10
Muito difícil	4	2	2	0	3	8
Ns/Nr	1	3	0	0	1	1

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Muito fácil	41	44	39	42	49	39	31	36	42	45
Fácil	42	40	43	39	41	42	45	48	41	36
Nem fácil, nem difícil	5	6	5	8	3	6	4	3	8	4
Difícil	7	7	7	7	3	8	13	8	4	9
Muito difícil	4	4	5	3	5	5	4	3	4	6
Ns/Nr	1	0	2	1	0	1	3	2	1	0

Facilidade com que estaciona junto ao local de trabalho

BASE : Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total



O estacionamento junto ao local de trabalho é fácil ou muito fácil para a maioria dos inquiridos (64%), no entanto cerca de dois em cada dez não tem opinião, nomeadamente por trabalhar fora do concelho de Leiria.

Esta facilidade de estacionamento é mais acentuada entre os habitantes da zona C.

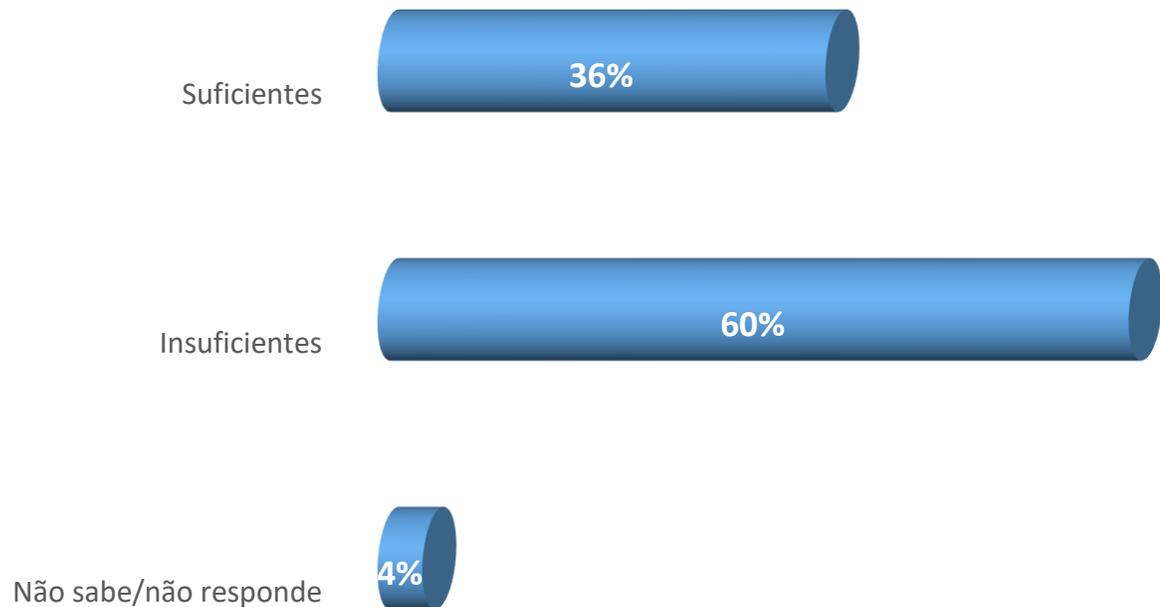
Facilidade com que estaciona junto ao local de trabalho

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Muito fácil	30	22	29	46	27	31
Fácil	34	39	33	30	32	34
Nem fácil, nem difícil	6	7	13	2	5	6
Difícil	7	0	9	6	8	8
Muito difícil	4	0	2	0	5	6
Sem opinião/não trabalha no concelho de Leiria	19	32	15	16	23	15

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Muito fácil	30	35	26	33	39	37	4	23	32	35
Fácil	34	37	30	39	38	34	19	27	41	33
Nem fácil, nem difícil	6	5	8	11	5	5	3	4	7	8
Difícil	7	4	10	7	8	7	5	5	6	10
Muito difícil	4	4	5	3	6	6	1	2	4	6
Sem opinião/não trabalha no concelho de Leiria	19	17	21	7	4	11	67	40	10	10

Quantidade parques de estacionamento

BASE : Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total



A quantidade de parques de estacionamento é considerada insuficiente pela maioria dos inquiridos.

A insuficiência de parques de estacionamento é menos sentida nas zonas A e B e mais sentida pelas mulheres e pelos inquiridos com idades compreendidas entre os 50 e os 64 anos.

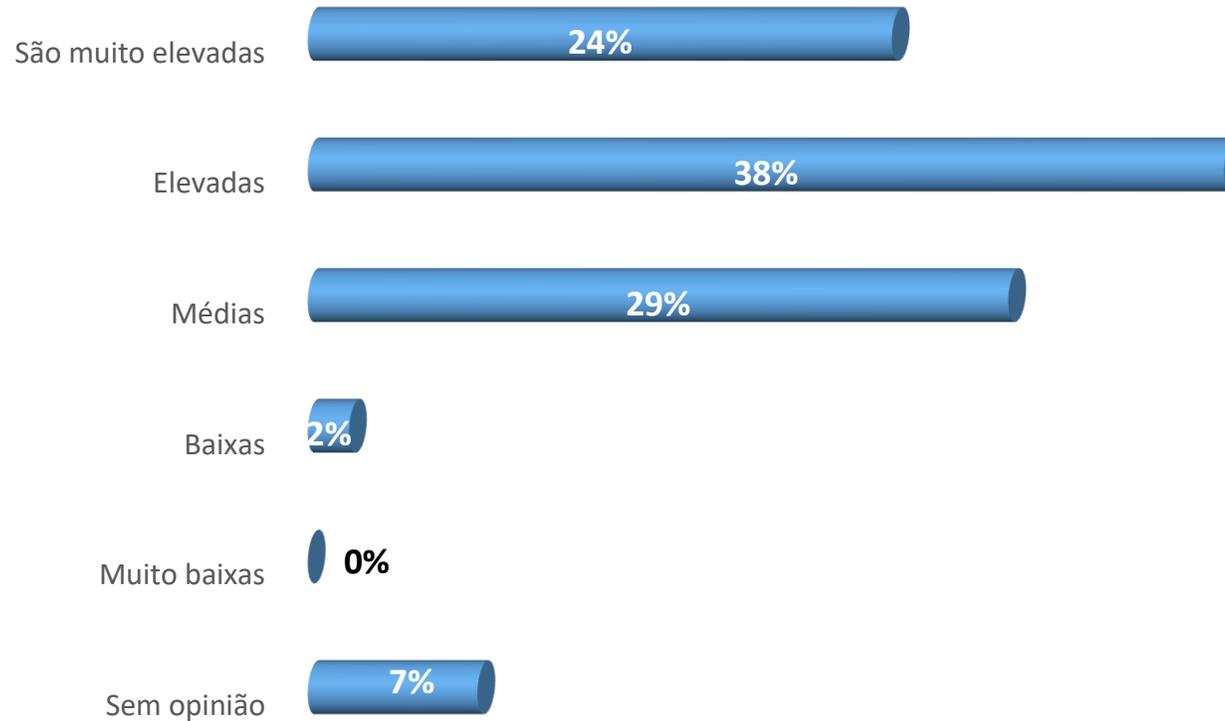
Quantidade parques de estacionamento

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Suficientes	36	40	46	31	36	34
Insuficientes	60	53	52	59	62	64
Não sabe/não responde	4	8	2	10	3	2

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Suficientes	36	42	30	38	43	28	33	33	39	36
Insuficientes	60	54	66	60	55	71	57	60	59	61
Não sabe/não responde	4	4	4	2	2	1	10	7	2	3

Tarifas dos parques de estacionamento

BASE : Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total



Para cerca de seis em cada dez utilizadores de automóvel as tarifas dos parques de estacionamento são elevadas ou muito elevadas.

Para três em cada dez, as tarifas têm um preço aceitável (são médias).

Os menos críticos aos valores das tarifas são os residentes na zona A e os homens.

Os segmentos mais críticos são a faixa etária dos 50 aos 64 e os inquiridos mais instruídos (ensino superior).

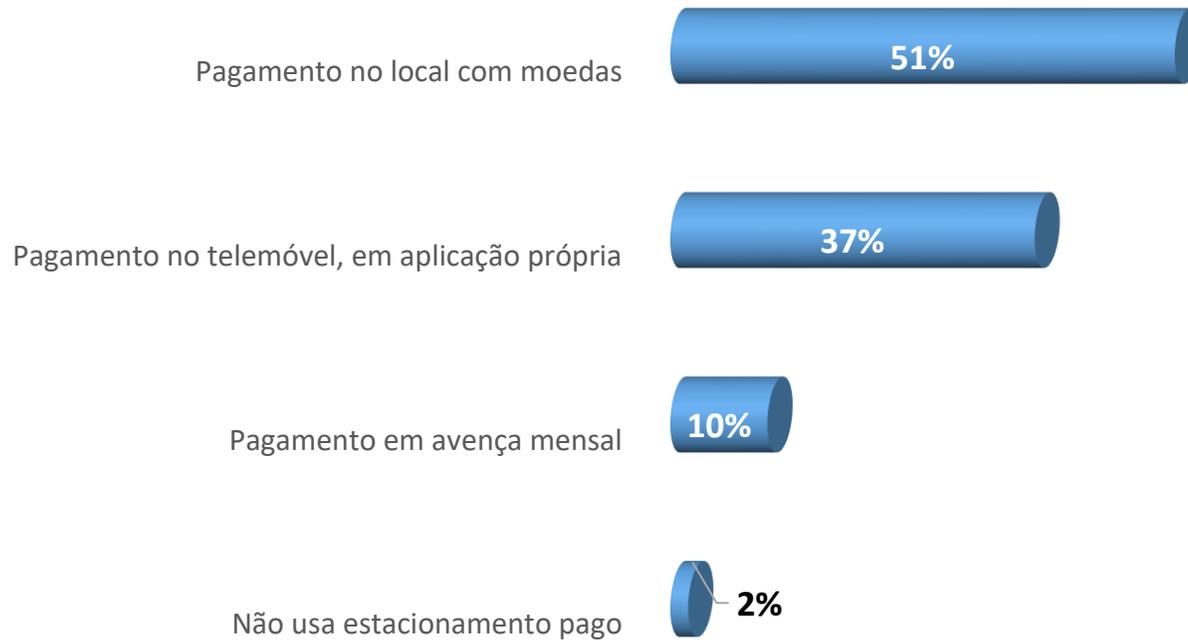
Tarifas dos parques de estacionamento

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
São muito elevadas	24	17	16	35	25	25
Elevadas	38	39	48	26	39	37
Médias	29	31	24	33	30	28
Baixas	2	0	2	0	2	3
Muito baixas	0	0	0	0	0	0
Sem opinião	7	13	10	6	5	7

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
São muito elevadas	24	24	25	13	32	36	14	25	22	25
Elevadas	38	31	44	44	40	35	30	32	34	46
Médias	29	34	24	36	21	22	41	29	34	25
Baixas	2	2	1	1	3	1	3	3	1	2
Muito baixas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sem opinião	7	8	7	7	5	7	13	12	9	3

Modalidade de pagamento preferida

BASE : Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total



No que diz respeito à forma de pagamento, a modalidade preferida por metade dos inquiridos é o dinheiro (moedas) no local.

Segue-se a utilização de meios digitais, telemóvel através de aplicação própria.

O pagamento por telemóvel é, compreensivelmente, mais usado pelas faixas etárias mais novas (até 49 anos) e aumenta na proporção direta da escolaridade.

As mulheres preferem mais que os homens pagar o estacionamento com moedas.

Modalidade de pagamento preferida

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Pagamento no local com moedas	51	66	57	51	54	46
Pagamento no telemóvel, em aplicação própria	37	27	35	39	33	42
Pagamento em avença mensal	10	2	9	10	13	10
Não usa estacionamento pago	2	6	0	0	1	2

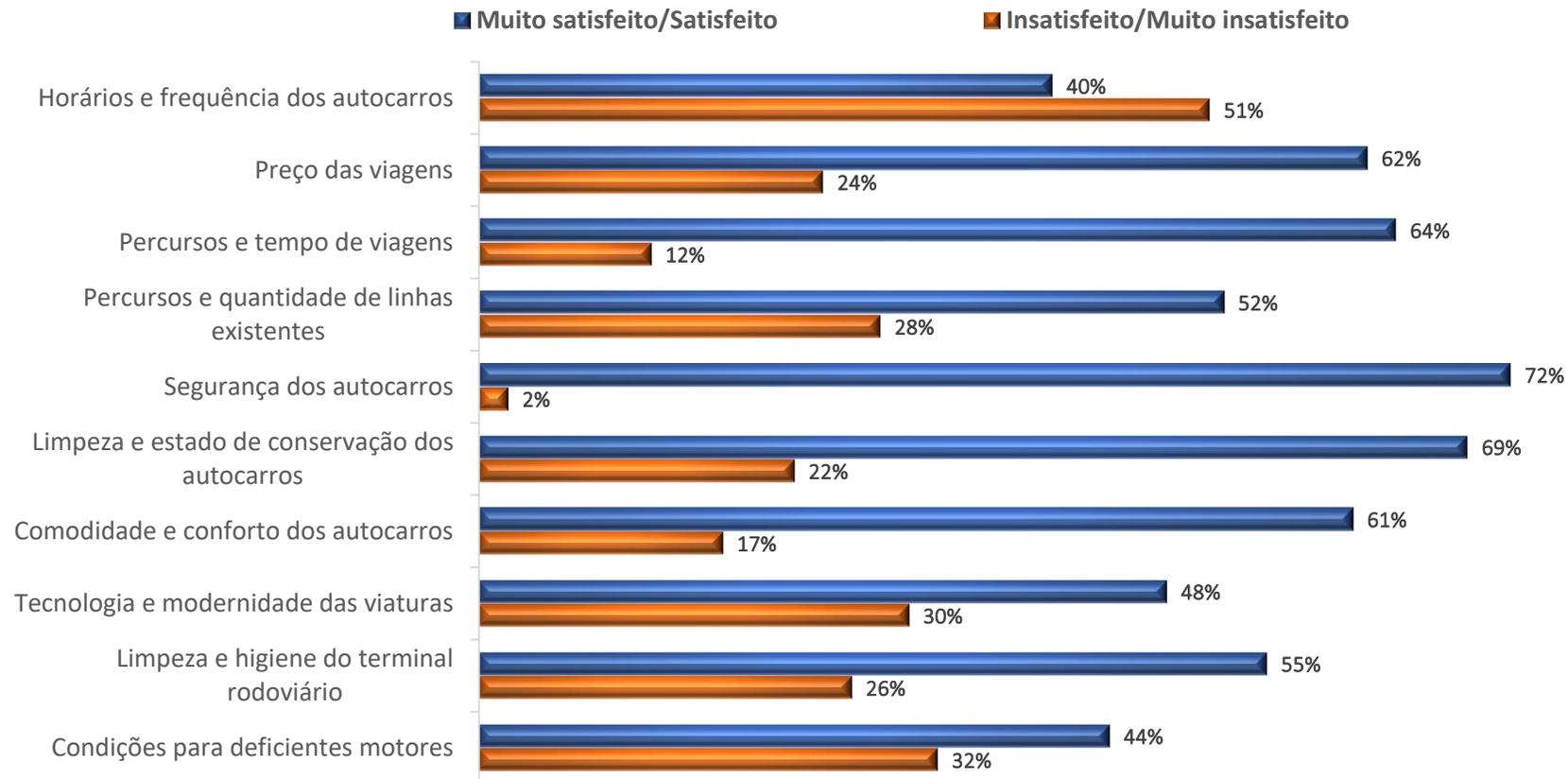
% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam automóvel – 91% do total)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Pagamento no local com moedas	51	48	55	44	43	61	64	66	52	40
Pagamento no telemóvel, em aplicação própria	37	41	33	48	45	31	16	22	40	46
Pagamento em avença mensal	10	9	11	7	13	6	14	8	7	13
Não usa estacionamento pago	2	2	1	1	0	2	6	4	1	1



AUTOCARROS URBANOS – MOBILIS

Satisfação com os autocarros MOBILIS

BASE : Inquiridos que utilizam autocarro urbano – 6% do total



Apenas uma pequena parte dos inquiridos (6%) afirmou usar o MOBILIS.

O único aspeto que obteve saldo negativo é a questão dos horários e frequência dos autocarros.

Pela positiva destaca-se fortemente a segurança. Seguem-se os percursos e tempo de viagem, a limpeza e estado de conservação dos autocarros bem como a comodidade e conforto.

As condições para deficientes motores e a tecnologia e modernidade das viaturas apresentam um saldo positivo muito baixo, o que sugere a necessidade de alguma observação adicional.

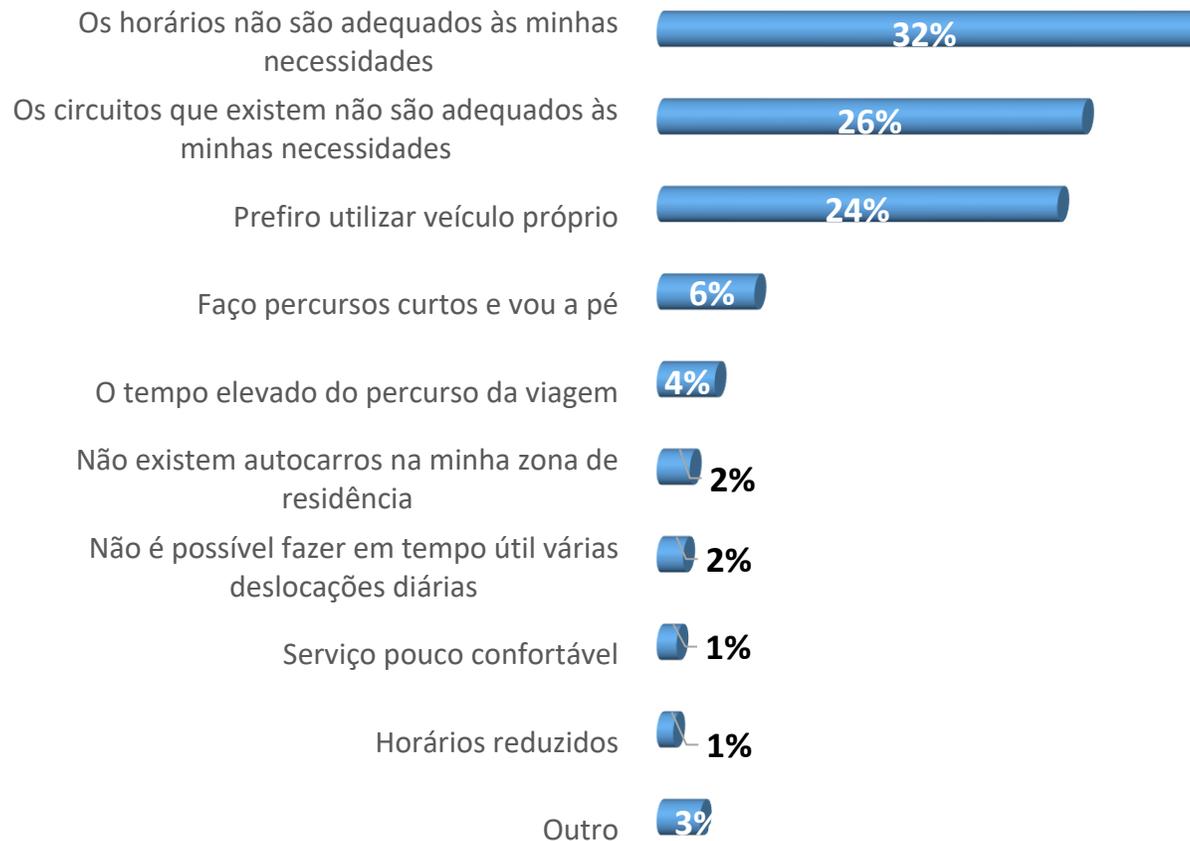
NOTA: Dado o reduzido número de inquiridos que referiu utilizar o MOBILIS apresentam-se estes dados pela sua totalidade e não segmentados.

Satisfação com os autocarros MOBILIS

% Verticais (Base: Inquiridos que utilizam autocarro urbano – 6% do total)	Muito satisfeito	Satisfeito	Nem satisfeito, nem insatisfeito	Insatisfeito	Muito insatisfeito	Não sabe	Muito satisfeito/satisfeito	Insatisfeito/Muito insatisfeito	Saldo (avaliação positiva-negativa)
Horários e frequência dos autocarros	5	35	8	41	10	2	40	51	-11
Preço das viagens	12	50	9	15	9	5	62	24	38
Percursos e tempo de viagens	11	53	21	7	5	2	64	12	52
Percursos e quantidade de linhas existentes	9	43	12	21	7	7	52	28	24
Segurança dos autocarros	19	53	24	0	2	2	72	2	70
Limpeza e estado de conservação dos autocarros	14	55	7	17	5	2	69	22	47
Comodidade e conforto dos autocarros	11	50	20	15	2	2	61	17	44
Tecnologia e modernidade das viaturas	0	48	18	20	10	4	48	30	18
Limpeza e higiene do terminal rodoviário	7	48	15	16	10	5	55	26	29
Condições para deficientes motores	2	42	8	15	17	16	44	32	12

Principal motivo para não utilizar autocarros urbanos

BASE : Inquiridos que não utilizam autocarro urbano – 94% do total



São três os principais motivos apontados como justificação para a não utilização dos autocarros urbanos.

Os dois primeiros motivos referem-se a características dos serviços que não correspondem às necessidades dos inquiridos: os horários (32%) e os circuitos existente (26%).

O terceiro motivo prende-se com os próprios indivíduos que preferem utilizar o veículo próprio (24%).

Os horários desadequados é especialmente apontado na zona B e é menos intenso nos maiores de 65 anos.

Os circuitos acentuam-se como motivo na zona C e diminuem nos mais velhos.

Quanto à preferência pessoal pelo veículo próprio, esta é mais acentuada nos mais jovens (18 a 34 anos) e nos mais velhos (65 ou mais).

Principal motivo para não utilizar autocarros urbanos

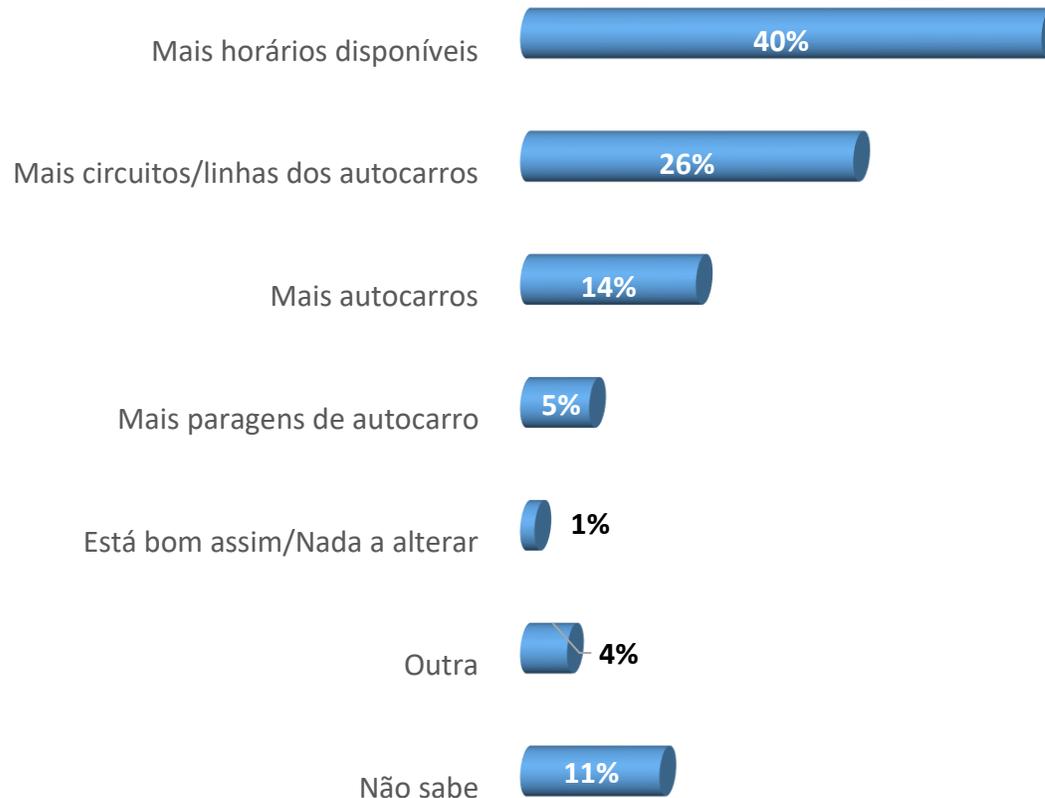
% Verticais (Base: Inquiridos que não utilizam autocarro urbano – 94% do total)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Os horários não são adequados às minhas necessidades	32	30	49	31	32	30
Os circuitos que existem não são adequados às minhas necessidades	26	30	16	40	23	25
Prefiro utilizar veículo próprio	24	27	16	19	27	25
Faço percursos curtos e vou a pé	6	2	6	4	6	7

% Verticais (Base: Inquiridos que não utilizam autocarro urbano – 94% do total)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Os horários não são adequados às minhas necessidades	32	33	32	33	36	37	21	32	36	30
Os circuitos que existem não são adequados às minhas necessidades	26	24	28	27	26	31	18	24	23	30
Prefiro utilizar veículo próprio	24	24	25	30	20	18	29	23	24	26
Faço percursos curtos e vou a pé	6	6	6	3	5	4	13	8	6	4

Nota: Para efeitos de segmentação apenas se consideraram as categorias com valor igual ou superior a 5%

Principal alteração aos autocarros urbanos para melhorar a mobilidade

BASE : Total de inquiridos



A principal alteração sugerida pelos inquiridos, no seu total, para melhorar o serviço dos autocarros urbanos vai de encontro aos motivos de não utilização. Assim, em primeiro lugar (40%) temos o aumento de horários disponíveis e em segundo lugar (26%) o aumento de circuitos/linhas de autocarros.

Segue-se em terceiro lugar o pedido de mais autocarros (14%) o que não deixa de ser um reforço geral das duas primeiras categorias apontadas.

O aumento dos horários são pedidos com mais intensidade pelos habitantes da zona B e pelos mais jovens.

Quanto aos circuitos destaca-se com maior percentagem a faixa etária dos 35 aos 49 anos.

Principal alteração aos autocarros urbanos para melhorar a mobilidade

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Mais horários disponíveis	40	39	59	38	41	37
Mais circuitos/linhas dos autocarros	26	25	14	25	27	27
Mais autocarros	14	18	10	16	11	14
Mais paragens de autocarro	5	5	2	6	5	6

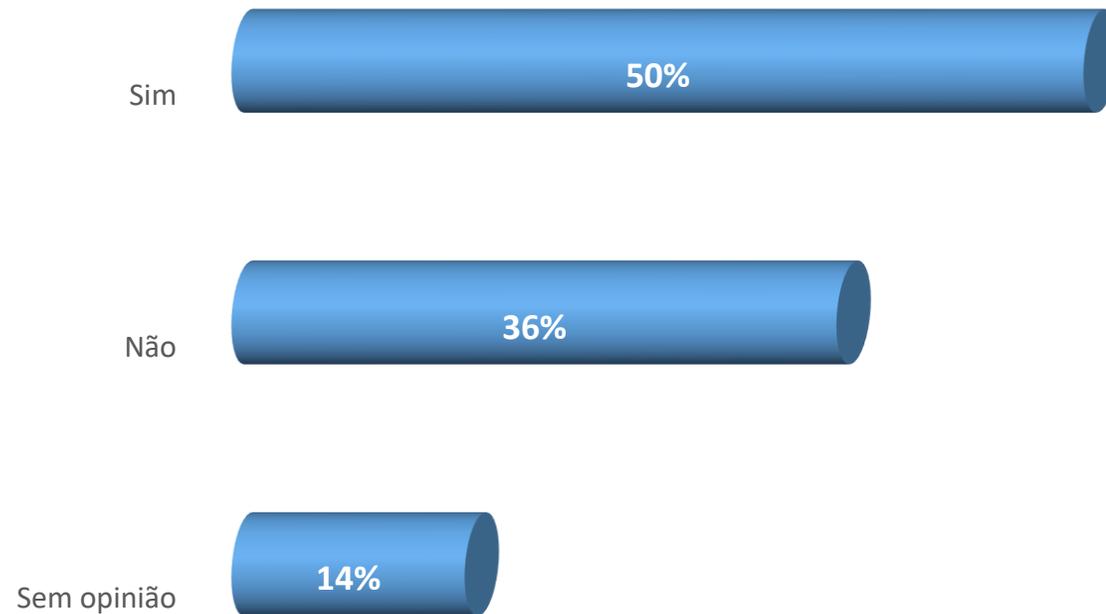
% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Mais horários disponíveis	40	38	42	52	40	44	21	35	43	43
Mais circuitos/linhas dos autocarros	26	25	26	24	33	22	22	18	28	30
Mais autocarros	14	12	15	12	12	10	20	16	10	14
Mais paragens de autocarro	5	5	5	7	5	4	6	5	7	4



CICLOVIAS

Percursos de ciclovias são suficientes

BASE : Total de inquiridos



Para metade dos inquiridos as ciclovias são suficientes enquanto que pouco mais de um terço sente falta de mais ciclovias .

A falta de ciclovias é sentida com maior expressão na zona A.

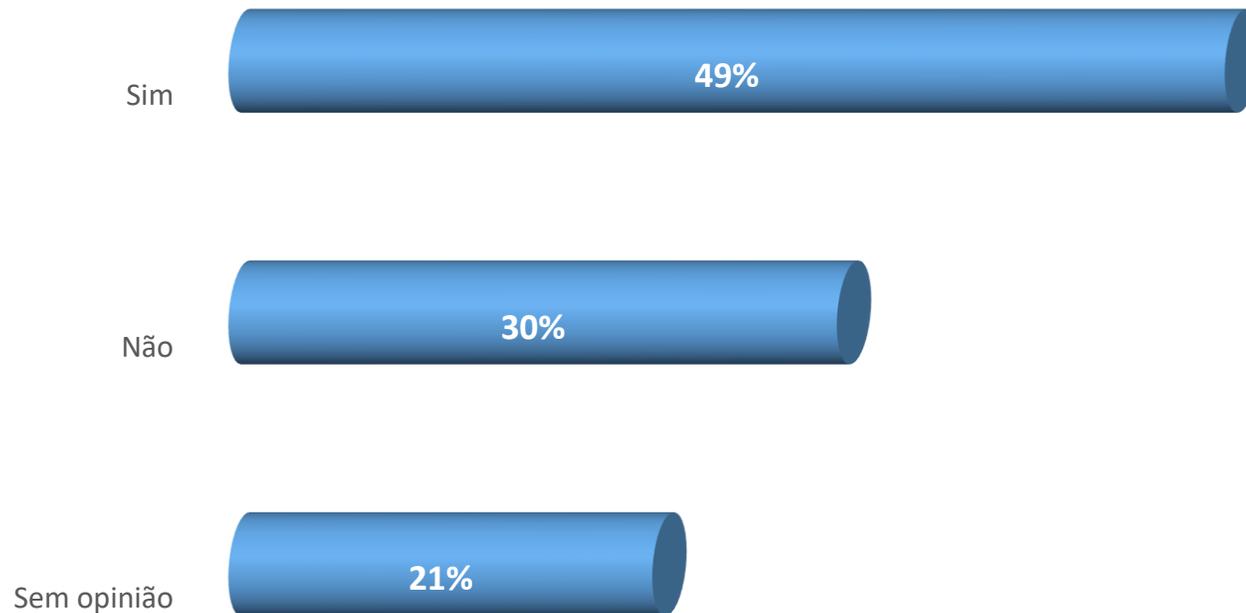
Percurso de ciclovias são suficiente

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Sim	50	33	54	56	52	52
Não	36	49	35	34	34	35
Sem opinião	14	19	11	10	15	14

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Sim	50	56	46	57	56	44	42	46	51	53
Não	36	34	38	37	34	42	32	31	39	37
Sem opinião	14	11	16	7	11	14	27	23	10	9

Percursos de ciclovias são os mais adequados

BASE : Total de inquiridos



Os percursos das ciclovias são considerados adequados por aproximadamente metade dos inquiridos, enquanto três em cada dez tem opinião contrária.

Os inquiridos com idades entre 50 e os 64 anos são os mais críticos em relação aos percursos das ciclovias.

Percursos ciclovias são os mais adequados

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Sim	49	34	58	58	48	49
Não	30	26	21	24	32	33
Sem opinião	21	40	22	18	19	18

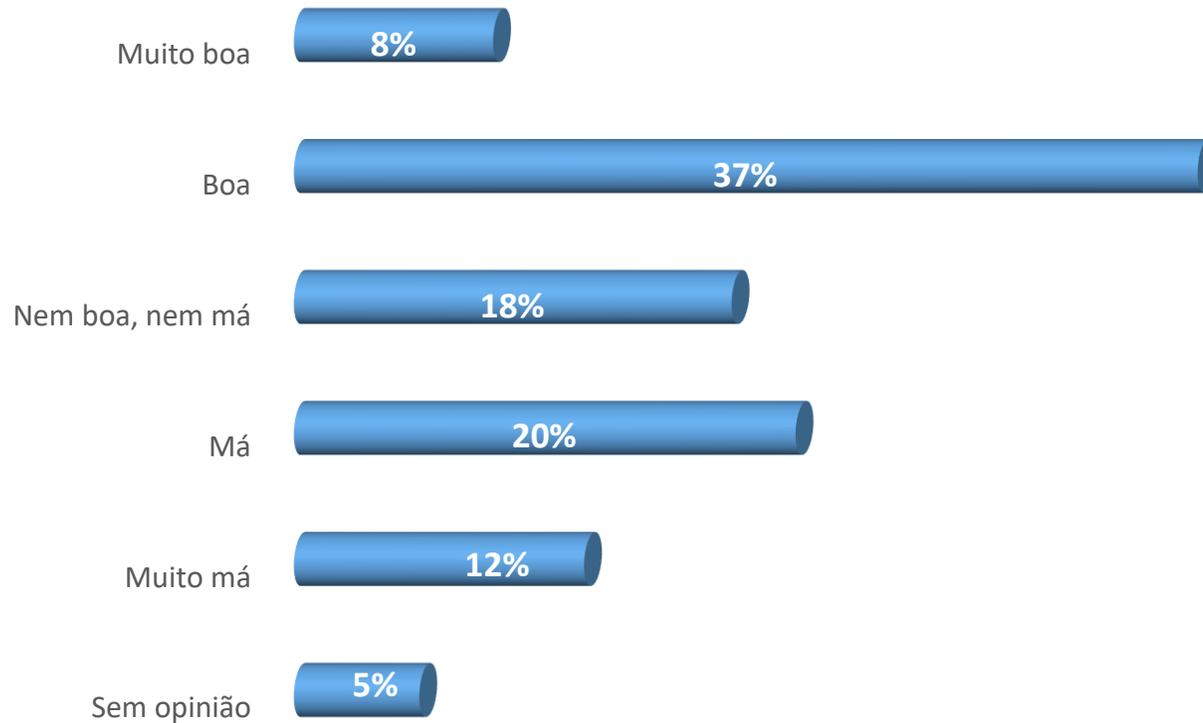
% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Sim	49	57	42	64	51	41	37	49	53	46
Não	30	25	35	27	27	44	22	23	32	34
Sem opinião	21	18	23	9	22	16	41	28	16	19



DESLOCALIZAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO

Localização atual do terminal rodoviário

BASE : Total de inquiridos



A localização atual do terminal rodoviário agrada a 45% dos inquiridos e desagrada a 32%.

Os segmentos que manifestam maior satisfação com esta localização são os residentes na zona B e os mais jovens (18 a 34).

Os mais contestatários da atual localização do terminal rodoviário são os mais velhos (65 ou mais).

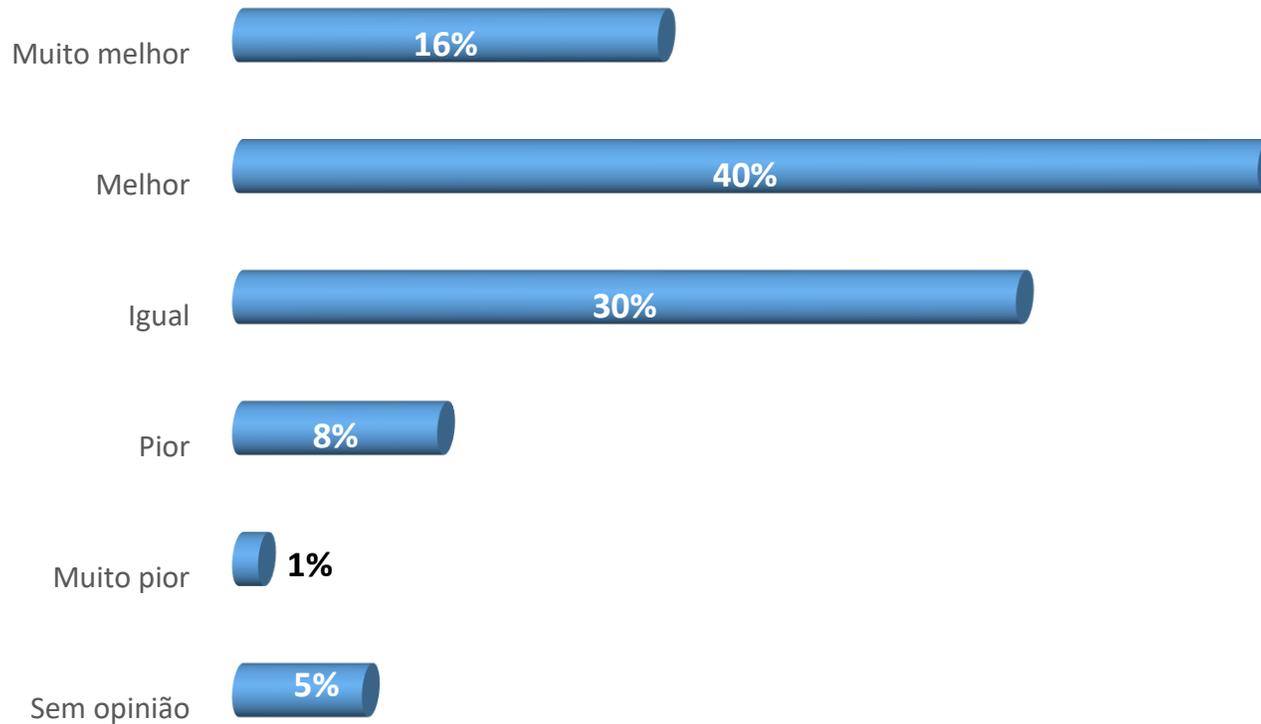
Localização atual do terminal rodoviário

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Muito boa	8	9	3	13	7	9
Boa	37	29	53	28	34	39
Nem boa, nem má	18	20	12	13	18	20
Má	20	21	21	29	20	19
Muito má	12	8	7	13	17	11
Sem opinião	5	13	5	4	5	4

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Muito boa	8	6	10	13	9	3	6	3	11	11
Boa	37	36	37	52	30	32	32	35	40	36
Nem boa, nem má	18	15	20	17	22	13	19	17	16	20
Má	20	23	18	13	20	29	21	24	19	19
Muito má	12	14	10	3	14	19	12	12	11	13
Sem opinião	5	6	4	2	5	5	10	11	4	1

Deslocalização do terminal rodoviário para o espaço entre o mercado municipal e o estádio municipal

BASE : Total de inquiridos



A deslocalização do terminal rodoviário é melhor ou muito melhor para mais de metade dos inquiridos. Para três em cada dez a deslocalização não faz diferença.

Indo de encontro à questão sobre a localização anterior, a deslocalização do terminal agrada especialmente aos mais velhos (65 ou mais) e desagrada mais aos jovens (18-34).

Deslocalização do terminal rodoviário para o espaço entre o mercado municipal e o estádio municipal

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Muito melhor	16	8	23	21	16	16
Melhor	40	44	38	38	47	35
Igual	30	30	33	28	24	34
Pior	8	5	4	8	5	11
Muito pior	1	2	0	0	2	1
Sem opinião	5	12	3	5	6	3

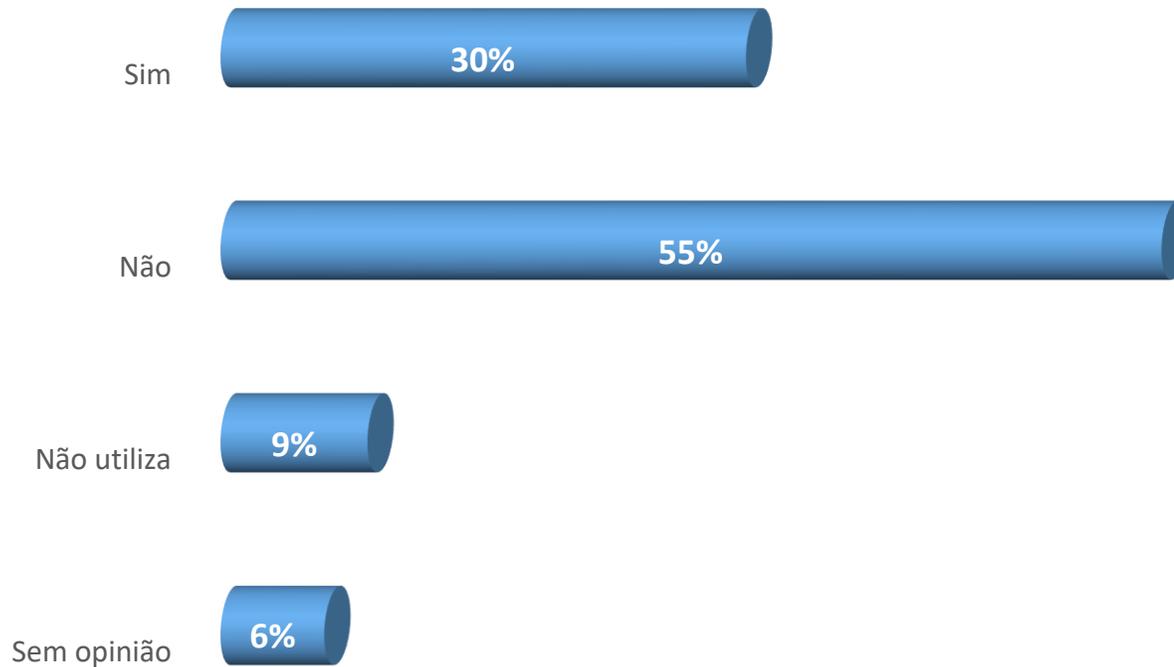
% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Muito melhor	16	18	15	10	17	27	13	16	17	16
Melhor	40	41	38	30	40	44	47	40	40	39
Igual	30	30	30	44	31	22	21	26	33	31
Pior	8	7	9	14	10	3	3	6	7	10
Muito pior	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1
Sem opinião	5	3	7	1	2	4	15	11	2	2



TRANSPORTES PÚBLICOS E MOBILIDADE

Transportes públicos adequados às necessidades da população em geral

BASE : Total de inquiridos



Na opinião de mais de metade dos inquiridos os transportes públicos do concelho de Leiria não estão adequados às necessidades da população em geral, enquanto três em cada dez têm opinião contrária.

O segmento mais crítico é o dos residentes na zona A.

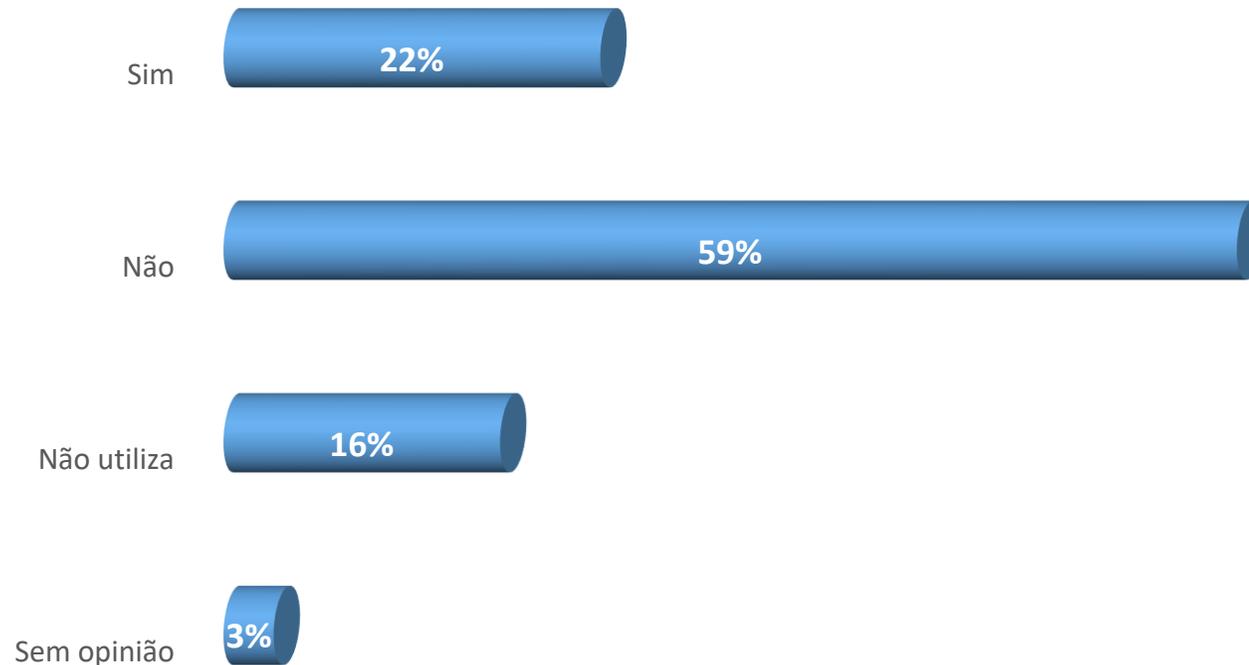
Transportes públicos adequados às necessidades da população em geral

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Sim	30	20	32	35	28	33
Não	55	62	57	52	55	52
Não utiliza	9	13	5	8	9	8
Sem opinião	6	4	5	5	8	7

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Sim	30	31	30	34	29	28	31	33	33	26
Não	55	53	56	55	58	56	48	51	57	56
Não utiliza	9	9	8	7	7	9	12	10	6	9
Sem opinião	6	7	6	4	6	8	10	7	4	9

Transportes públicos adequados às necessidades pessoais

BASE : Total de inquiridos



Quando é pedido aos inquiridos se os transportes públicos estão adequados às suas necessidades pessoais a crítica intensifica-se um pouco. Seis em cada dez consideram que não são adequados e apenas cerca de dois em cada dez afirma que sim.

Os inquiridos mais desagradados, pessoalmente, com os transportes público existentes no concelho são os residentes na zona C e os que têm idades compreendidas entre os 35 e os 49 anos.

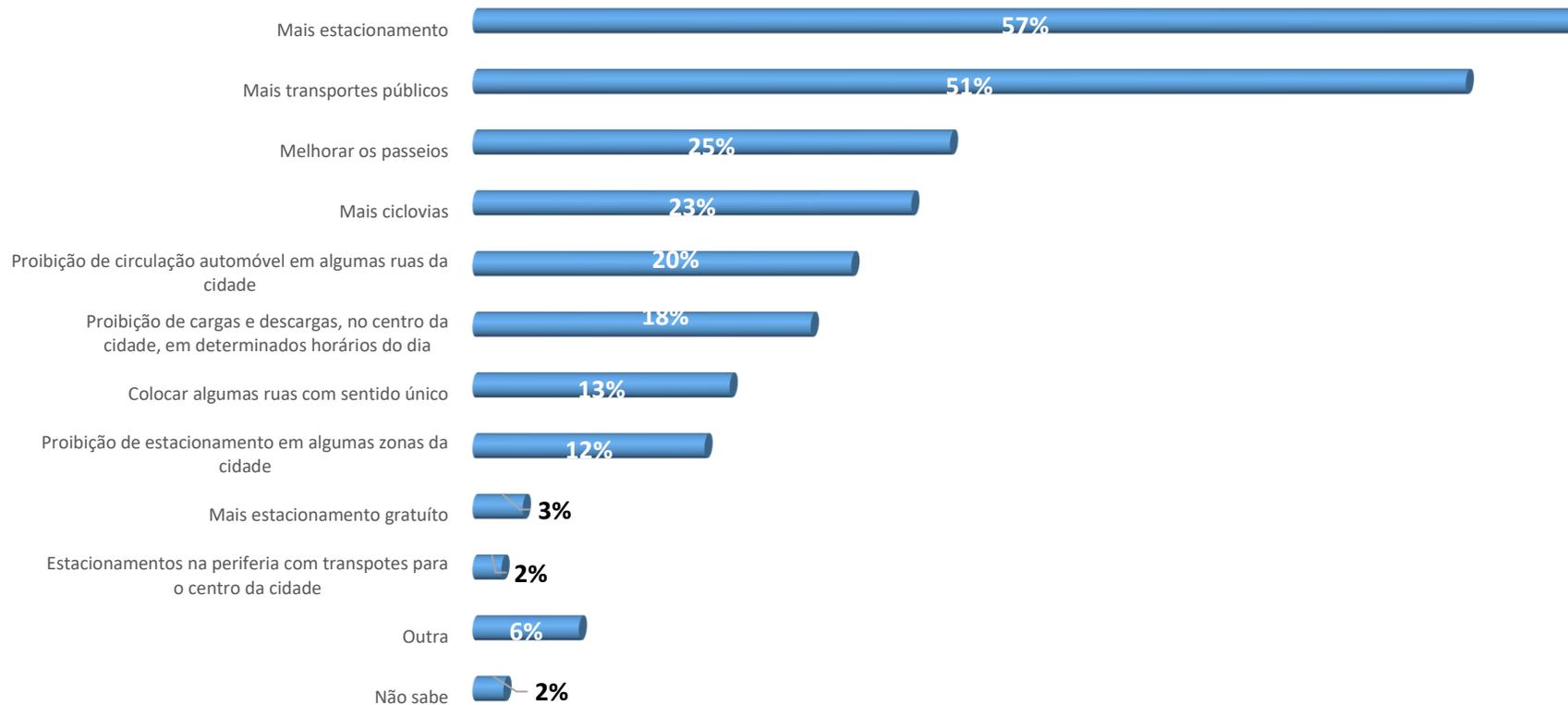
Transportes públicos adequados às necessidades pessoais

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Sim	22	20	27	9	22	23
Não	59	59	56	73	56	58
Não utiliza	16	20	14	13	18	16
Sem opinião	3	2	3	5	4	2

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Sim	22	22	21	24	12	24	30	27	19	19
Não	59	59	59	59	71	61	39	52	61	62
Não utiliza	16	17	16	15	13	14	27	18	16	16
Sem opinião	3	2	4	3	4	1	4	3	3	3

Medidas para melhorar a mobilidade no concelho de Leiria (Questão múltipla)

BASE : Total de inquiridos



São duas as medidas mais apontadas para melhorar a mobilidade no concelho de Leiria: Mais estacionamento e mais transportes públicos.

Segue-se a melhoria dos passeios, mais ciclovias e a proibição de circulação automóvel em algumas artérias da cidade.

Tanto o aumento do estacionamento como o dos transportes públicos são mais referidos pelas mulheres que pelos homens.

O aumento de estacionamento é especialmente mencionado pelos habitantes da zona B.

Os mais jovens destacam-se nas medidas de melhoria dos passeios e de mais ciclovias.

**Medidas para melhorar a mobilidade no concelho de Leiria
(Questão múltipla)**

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Região				
		Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Mais estacionamento	57	51	66	54	61	55
Mais transportes públicos	51	55	51	54	48	52
Melhorar os passeios	25	26	25	18	27	24
Mais ciclovias	23	33	17	16	24	22
Proibição de circulação automóvel em algumas ruas da cidade	20	17	21	26	19	19
Proibição de cargas e descargas, no centro da cidade, em determinados horários do dia	18	12	11	16	21	19
Colocar algumas ruas com sentido único	13	6	12	14	15	14
Proibição de estacionamento em algumas zonas da cidade	12	5	16	18	11	12

Nota: Para efeitos de segmentação apenas se consideraram as categorias com valor igual ou superior a 5%

**Medidas para melhorar a mobilidade no concelho de Leiria
(Questão múltipla)**

% Verticais (Base: Total de inquiridos)	Total	Sexo		Grupo etário				Escolaridade		
		H	M	18-34	35-49	50-64	65+	Básico	Secundário	Superior
Mais estacionamento	57	50	64	61	58	60	48	55	62	55
Mais transportes públicos	51	44	58	50	54	55	46	45	52	57
Melhorar os passeios	25	25	25	32	25	18	23	25	26	23
Mais ciclovias	23	25	21	32	20	25	13	15	25	27
Proibição de circulação automóvel em algumas ruas da cidade	20	23	16	18	20	18	23	19	18	22
Proibição de cargas e descargas, no centro da cidade, em determinados horários do dia	18	19	16	18	18	22	11	16	19	17
Colocar algumas ruas com sentido único	13	16	11	11	9	19	16	15	9	15
Proibição de estacionamento em algumas zonas da cidade	12	15	9	11	15	13	8	10	14	12

Nota: Para efeitos de segmentação apenas se consideraram as categorias com valor igual ou superior a 5%

