



Cofinanciado por:



Proj: 2719

F2\_01

PAMUS do Alentejo Central

Fase 2: Identificação dos Cenários, Objetivos e Identificação da Estratégia





# Índice

<b>1. ENQUADRAMENTO.....</b>	<b>6</b>
1.1. Âmbito territorial .....	7
1.2. Organização do projeto .....	8
1.3. Organização do presente relatório.....	9
<b>2. PRINCIPAIS FORÇAS QUE INFLUENCIAM A EVOLUÇÃO DA MOBILIDADE .....</b>	<b>11</b>
2.1. Breve enquadramento.....	11
2.2. Forças Externas.....	12
2.3. Forças Internas .....	13
2.4. Forças Políticas.....	14
<b>3. ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS DOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO .....</b>	<b>16</b>
3.1. PROT-Alentejo.....	16
3.2. Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial do Alentejo Central .....	21
3.3. Plano Diretor Municipal .....	23
<b>4. CONSTRUÇÃO DOS CENÁRIOS DE FUTURO .....</b>	<b>24</b>
4.1. Breve Enquadramento.....	24
4.2. Anos de referência.....	24
4.3. Principais condicionantes.....	24
4.3.1. Breve enquadramento .....	24
4.3.2. Novas infraestruturas previstas ao abrigo do RTE-T.....	25
4.3.3. Condicionantes sociodemográficas .....	26
4.4. Construção das matrizes de viagem futuras .....	30
<b>5. DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA E PRINCIPAIS OBJETIVOS.....</b>	<b>32</b>

Cofinanciado por:



---

5.1. Breve Enquadramento.....	32
5.2. Objetivos Estratégicos .....	32
5.3. Objetivos Específicos.....	34
5.4. Abrangência das propostas .....	47
5.5. Indicadores de Avaliação e Estabelecimento de Metas .....	51

Cofinanciado por:



## Índice de Tabelas

Tabela 1 - Principais forças que influenciam os padrões de mobilidade .....	11
Tabela 2 - Síntese da análise do Diagnóstico Prospetivo Regional.....	17
Tabela 3 - Eixos urbanos identificados no PROT-Alentejo .....	20
Tabela 4 - Domínios Estratégicos definidos pela EIDT .....	22
Tabela 5 - Projetos e tipologias de projetos definidos na EIDT.....	23
Tabela 6 - Cenários de projeção do INE: Pressupostos de base em cada um dos cenários.....	26
Tabela 7 - Projeções de evolução da população por concelho considerando o Cenário de evolução Central (abs.) .....	29
Tabela 8 - Projeções de evolução da população por concelho considerando o Cenário de evolução Central (%).....	29
Tabela 9 - Projeções dos movimentos pendulares no conjunto dos concelhos da CIMAC entre 2011 e 2025 .	31
Tabela 10 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 1.....	37
Tabela 11 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 2.....	39
Tabela 12 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 3.....	40
Tabela 13 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 4.....	41
Tabela 14 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 5.....	42
Tabela 15 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 6.....	43
Tabela 16 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 7.....	44
Tabela 17 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 8.....	46
Tabela 18- Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 1 .....	47
Tabela 19 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 2 .....	48
Tabela 20 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 3 .....	48
Tabela 21 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 4 .....	49
Tabela 22 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 5 .....	49
Tabela 23 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 6 .....	50

Cofinanciado por:



---

Tabela 24 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 7 .....	50
Tabela 25 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 8 .....	51
Tabela 26 - Metas e Indicadores propostos .....	54
Tabela 27 - Avaliação da aderência das Metas face aos Objetivos Estratégicos .....	55

Cofinanciado por:



## Índice de Figuras

Figura 1 - Âmbito Territorial .....	7
Figura 2 - Organização do projeto.....	8
Figura 3 - Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial .....	20
Figura 4 - Projeções de evolução da população na CIMAC nos quatro cenários de evolução considerados pelo INE.....	27
Figura 5 - Projeções de evolução da população por concelho considerando o Cenário de evolução Central .	28
Figura 6 - Comparação da variação da população e dos movimentos pendulares entre 2001 e 2011 nos concelhos da CIMAC .....	30
Figura 7 - Objetivos estratégicos do PAMUS .....	33
Figura 8 - Objetivos estratégicos do PAMUS .....	35
Figura 9 - Fatores que contribuem para a redução das emissões.....	53

Cofinanciado por:



## 1. Enquadramento

Os padrões recentes de evolução da ocupação urbana e do território têm conduzido a modelos de mobilidade pouco sustentáveis, muito dependentes da utilização do automóvel e, conseqüentemente com elevados consumos energéticos e económicos. Os efeitos desta dinâmica no território do Alentejo Central têm sido referenciados nos diversos instrumentos de gestão territorial; entre estes destaca-se pela sua relevância o Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo, no qual é apontada a necessidade de desenvolver estudos estratégicos de mobilidade sustentável que contribuam para atenuar e inverter esta tendência.

O Acordo de Parceria e os Programas Operacionais definem que as Comunidades Intermunicipais (CIM) deverão desenvolver Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (doravante designados de PAMUS), de modo a enquadrar as operações a que se pretendam candidatar no respetivo Programa Operacional Regional para a concretização das tipologias das ações no âmbito da prioridade de investimento 4.5 “Promoção das estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a sua atenuação”.

Este documento desenvolve o PAMUS para o território da Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central (doravante designada de CIMAC). Para a sua elaboração foram adotadas as linhas de orientação descritas no aviso à apresentação de candidaturas ao financiamento deste tipo de planos, no que diz respeito à consideração das melhores orientações nacionais e europeias em matéria do planeamento e gestão da mobilidade e dos transportes, e organização do documento e conteúdos abordados.

Uma vez que se trata de um documento operacional, que tem como objetivo suportar o processo de candidatura dos municípios no quadro de financiamento Portugal 2020, adotou-se (em linha com as orientações expressas na candidatura) uma abordagem muito pragmática de tratamento da informação e de sistematização das orientações a reter.

Seguidamente descreve-se:

- O âmbito territorial da CIMAC, com uma breve apresentação dos concelhos que a integram;
- A apresentação da organização sumária do projeto;
- A organização do presente relatório.

Cofinanciado por:

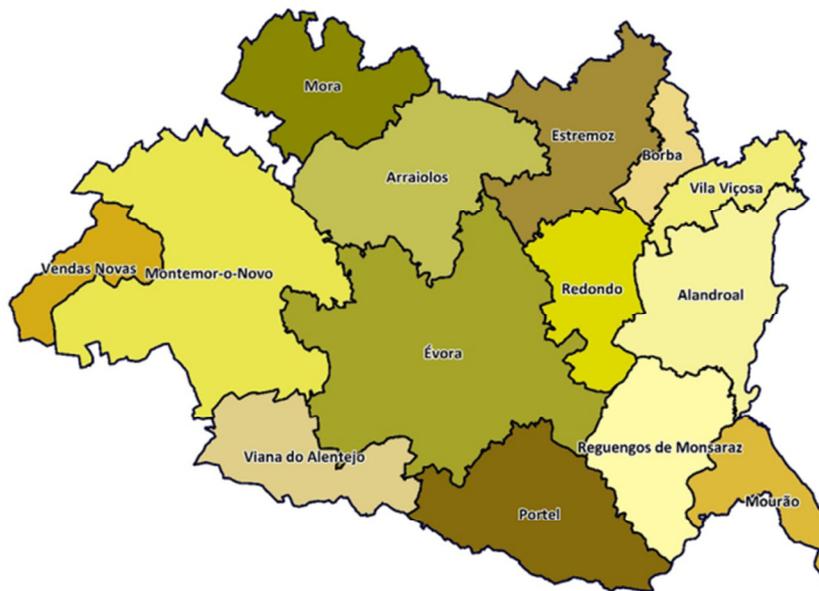


## 1.1. Âmbito territorial

A CIMAC é constituída por 14 concelhos, dos quais Estremoz, Évora, Montemor-o-Novo, Reguengos de Monsaraz e Vendas Novas são centros urbanos de nível superior.

A atual extensão resulta da reformulação das NUTS III portuguesas que passaram a vigorar em 2015 e que no caso do Alentejo Central implicou a transferência do município de Sousel para o Alto Alentejo por troca com o município de Mora.

Figura 1 - Âmbito Territorial



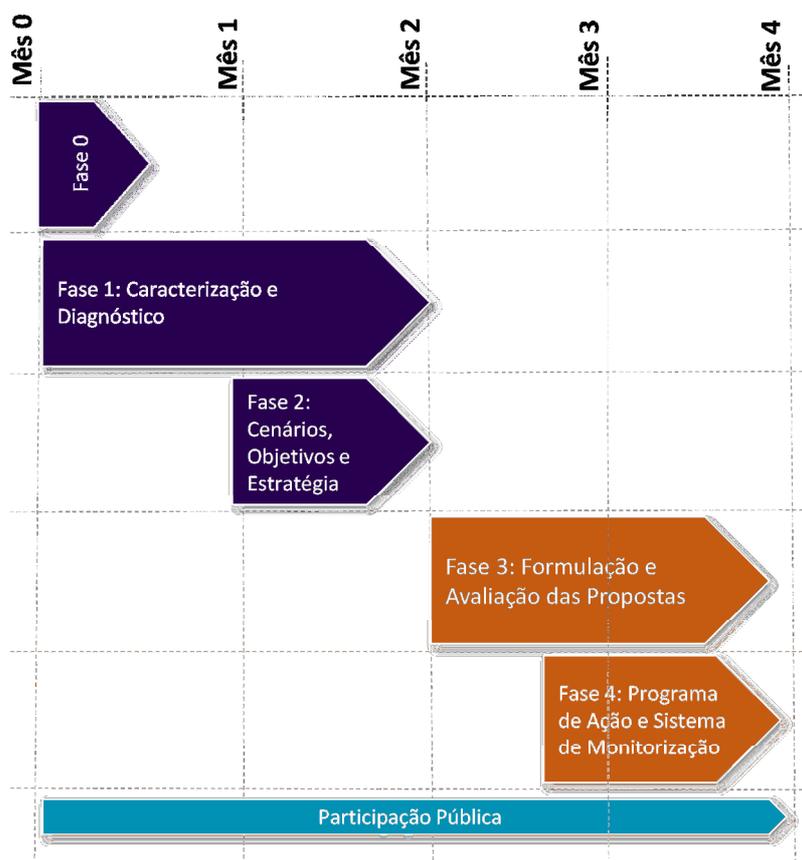
Cofinanciado por:



## 1.2. Organização do projeto

O PAMUS tem de ser desenvolvido num curto espaço de tempo e implica a consideração de quatro fases fundamentais, complementadas por duas fases adicionais, como é possível verificar da análise da Figura 2.

Figura 2 - Organização do projeto



Mais concretamente, o PAMUS organiza-se nas seguintes fases:

- Fase 0:** Esta etapa pressupõe a recolha da informação que é necessária para desenvolver este plano do modo mais completo possível. É nesta fase que se realiza o contacto inicial com cada uma das autarquias da CIMAC no sentido de compreender os principais anseios em matéria de mobilidade e transportes e as propostas que estão a ser pensadas mas, simultaneamente, se solicita um conjunto de informação estruturada sobre as várias áreas de atuação da autarquia: rede rodoviária, estacionamento, transporte escolar, redes de modos suaves, logística urbana, etc. É uma fase à qual não está associada a elaboração de um documento formal, mas que permite alimentar as fases subsequentes do plano;

Cofinanciado por:

- **Fase 1: Caracterização e Diagnóstico:** Nesta fase procede-se à descrição do funcionamento do sistema de acessibilidades e do modelo de mobilidade, englobando os diversos modos de transporte, a articulação entre estes e a sua relação com o modelo de ocupação do território, assim como os seus impactes na qualidade do ambiente urbano. Nesta fase do PAMUS são identificados os principais problemas e prioridades, tendo-se optado por uma abordagem SWOT que facilite a compreensão dos aspetos que importa abordar prioritariamente nas fases seguintes do PAMUS;
- **Fase 2: Identificação dos Cenários, Objetivos e Identificação da Estratégia:** Nesta etapa são desenvolvidos os cenários futuros que importa considerar, afinados os objetivos do PAMUS e respetivas metas e apontadas as principais linhas estratégicas que importa considerar para o desenvolvimento do plano;
- **Fase 3: Formulação e Avaliação das Propostas:** Nesta etapa é operacionalizada a estratégia de mobilidade apoiada no desenvolvimento de um conjunto coeso de propostas, tendo em consideração os diferentes subsistemas de transportes (modos suaves, transportes públicos e interfaces, transporte individual, estacionamento, etc.) e as respetivas sinergias com o ordenamento do território, a qualidade do ambiente urbano e a segurança rodoviária. Para tal, são consideradas duas etapas fundamentais, respetivamente: a formulação das propostas setoriais e a avaliação da coerência do pacote das propostas - entre si e face aos objetivos;
- **Fase 4: Programa de Ação e Sistema de Monitorização:** Nesta fase do PAMUS é apresentada a proposta de organização e empacotamento das propostas, tendo em consideração os objetivos para os quais concorrem. Apresenta-se a estimativa dos custos de investimentos e de exploração associados, os principais responsáveis pela sua implementação e eventuais fontes de financiamento. Esta fase incorpora igualmente uma proposta base para o desenvolvimento de um sistema de monitorização;
- Transversalmente, ao longo de todo o projeto é considerada a componente de **Participação pública**, na qual se procura dar conhecimento das fases do plano e recolher a opinião de um conjunto mais alargado de elementos da comunidade.

### 1.3. Organização do presente relatório

O presente relatório apresenta os principais resultados da **Fase 2: Identificação dos Cenários, Objetivos e Identificação da Estratégia** e está organizado em 5 capítulos principais, no qual se inclui o presente capítulo de Enquadramento:

- O capítulo 2 identifica as **Principais Forças que influenciam a Evolução da Mobilidade**, as quais podem ser classificadas em Externas, Internas e Políticas e reflete em que medida estas afetam o contexto de evolução da CIMAC;
- No capítulo 3 reflete-se sobre as **Orientações Estratégicas dos Instrumentos de Planeamento em vigor**, destacando-se, entes estes, o PROT-Centro e a Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial (EIDT) para o Alentejo Central 2020;

Cofinanciado por:



- O capítulo 4 descreve a fase de **Construção dos Cenários de Futuro**, identificando as principais condicionantes e estabelecendo o processo de cálculo para a construção das matrizes pendulares futuras;
- No capítulo 5 é apresentada a **Definição da Estratégia e Principais Objetivos**, sendo considerados objetivos estratégicos e específicos a atingir com a concretização do PAMUS. No ponto relativo à abrangência das propostas é apresentado o pacote de linhas de orientação para o desenvolvimento das propostas, o qual deve ser trabalhado em conjunto com os municípios da CIMAC. Finalmente, reflete-se sobre a necessidade do plano cumprir os critérios de redução do CO<sub>2</sub>, identificando-se alguns indicadores de avaliação complementares.

Cofinanciado por:



## 2. Principais forças que influenciam a evolução da mobilidade

### 2.1. Breve enquadramento

No presente capítulo reflete-se sumariamente sobre as principais forças que influenciam a mobilidade no médio/longo prazo e as variáveis que as descrevem, de modo a enquadrar o tipo de preocupações a considerar aquando da definição dos cenários.

A compreensão da evolução dos padrões de mobilidade é de elevada complexidade, uma vez que estes são influenciados por um conjunto de forças com natureza muito diversa. Esta temática tem vindo a ser alvo de diversos estudos, os quais se têm debruçado sobretudo sobre os contextos de evolução a longo prazo. Entre estes é de destacar o projeto TRANSvisions<sup>1</sup>, o qual estabelece os cenários de evolução dos transportes para o horizonte a 20 e 40 anos, identificando igualmente as principais forças que influenciam o desenvolvimento do sector dos transportes a longo prazo. Estas forças foram classificadas em três grandes grupos, respetivamente: forças externas, internas e políticas, as quais agrupam diversas categorias de variáveis, conforme se sistematiza no quadro seguinte.

Tabela 1 - Principais forças que influenciam os padrões de mobilidade

Forças	Categorias
EXTERNAS	População
	Desenvolvimento económico
	Mudanças sociais
	Energia
	Evolução tecnológica
INTERNAS	Infraestrutura e veículos
	Evolução dos combustíveis
	Impacte dos transportes no ambiente e na sociedade
POLÍTICAS	Respostas políticas alargadas que afetam a evolução do sistema de transporte e, em particular, a governância do sector dos transportes

Fonte: Adaptado de TRANSvisions

Seguidamente, reflete-se sobre o contributo destas forças para a evolução das variáveis que influenciam a mobilidade.

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/future\\_of\\_transport/2009\\_02\\_transvisions\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/future_of_transport/2009_02_transvisions_report.pdf)

Cofinanciado por:



## 2.2. Forças Externas

### Dinâmicas demográficas e sociais

Entre as forças externas com maior relevância destacam-se as **dinâmicas demográficas**, as quais influenciam de modo muito significativo, quer a intensidade da mobilidade, quer as opções modais da população.

Com efeito, se o século XX foi caracterizado por um aumento muito significativo da população global, resultante das melhorias na qualidade de vida e dos cuidados de saúde proporcionados à população, no século XXI, **as projeções demográficas para a população europeia (e portuguesa) apontam para uma inflexão da tendência de crescimento da população.**

Associado ao decréscimo populacional, assiste-se a um **processo de envelhecimento populacional generalizado**, estimando as Nações Unidas que, em 2050, a população europeia com mais de 64 anos corresponda a cerca de 30% do total, mesmo assumindo a manutenção do fenómeno da imigração da população em idade ativa para este continente.

Também a **concentração da população nas áreas urbanas influencia os padrões de mobilidade**, verificando-se que os residentes urbanos apresentam padrões de consumo de mobilidade mais elevados do que no contexto rural mas, em contrapartida, têm uma **maior consciencialização relativamente às questões ambientais**. Por outro lado, a **densidade urbana favorece a eficiência do transporte coletivo e a existência de economias de escala**, que viabilizam a existência de opções modais que os territórios de baixa densidade não justificam.

É também reconhecida a existência de **variações significativas nos padrões de mobilidade em função da idade, sexo, disponibilidade de automóvel e de rendimento**, o que permite afirmar que a estrutura socioeconómica e demográfica da população influencia significativamente a mobilidade.

O desenvolvimento económico é outra das forças motrizes identificadas, sendo reconhecido que o **rendimento disponível influencia as opções modais, mas também as decisões de localização da habitação e a intensidade de viagens motorizadas que são realizadas.**

Por outro lado, e ainda procurando caracterizar as tendências pesadas verificadas no último século, é de destacar que o aumento dos recursos económicos permitiu a evolução para sociedades com maior bem-estar económico, com a respetiva diminuição do tempo de trabalho e correspondente **aumento de consumos de atividades de lazer realizadas fora da residência**, conduzindo, por isso, ao aumento da mobilidade motorizada.

A **consolidação do turismo enquanto atividade económica fulcral** é também um aspeto fundamental a reter, sendo estimado pela WTO (*World Tourism Organization*) que este sector seja responsável por 35% das exportações dos serviços e 8% das exportações de mercadorias. As estimativas de crescimento deste sector são menos confiáveis já que este é vulnerável a choques como acidentes naturais ou ataques de terrorismo, mas também ao aumento dos preços dos combustíveis (refletidos nos preços das viagens). Não será possível a incorporação desta variável no PAMUS, mas a preocupação de responder às necessidades deste segmento de procura deve ser acautelada, tanto mais que o sector do turismo é fonte de preocupação presente e futura para dinâmicas na atividade económica de alguns dos concelhos da CIMAC (pretendendo-se o seu reforço nos próximos anos).

Cofinanciado por:



Finalmente, nas zonas mais urbanas e particularmente junto à população mais jovem (e instruída) está a **emergir uma nova cultura de consumo sustentável**, na qual as pessoas estão mais disponíveis para utilizar os modos suaves, combinados com a utilização de transporte coletivo de qualidade e desde que acompanhados de serviços de informação acessíveis. Esta tendência pode ser potenciada favoravelmente na estratégia de intervenção do PAMUS, nomeadamente no desenvolvimento das soluções que abrangem os concelhos que definem os centros urbanos de nível superior.

### Tendências energéticas e tecnológicas

Cerca de 65% da produção mundial de petróleo é consumida pelo sector dos transportes (valores de 2005), sendo reconhecido que a médio/longo prazo (10 a 30 anos) a **sociedade terá de enfrentar a escassez desta matéria-prima**. Existe alguma expectativa relativamente à utilização de fontes de energias alternativas e renováveis, mas a meta da EU até 2020 é de que “10% dos veículos utilizem fontes de energia renováveis (e.g., bio fuel, eletricidade ou hidrogénio) ”.

A **evolução das tecnologias** é outro dos fatores que pode contribuir para uma alteração dos padrões de mobilidade. Atualmente está a ser estudada a utilização de células solares fotovoltaicas e células combustíveis de hidrogénio, mas ainda não foram ultrapassados os constrangimentos associados à sua rápida divulgação.

No documento “*European Energy and Transport - Trends to 2030*” é estimado que a **eficiência energética dos automóveis irá aumentar**, com o consumo de combustível aos 100 km a ser reduzido em 35% face a 1990. Todavia, é assumido o aumento do consumo até 2030 devido ao aumento global da mobilidade, a qual irá crescer mais rapidamente do que os ganhos de eficiência energética.

A **expectativa é de que os combustíveis baseados no petróleo continuem a ser a fonte energética mais importante até 2030**; o transporte ferroviário irá utilizar cada vez mais a eletricidade, mas os restantes modos irão continuar a depender dos combustíveis petrolíferos. A opção pelas energias alternativas irá ser relativamente limitada neste período, admitindo-se que o conjunto das energias renováveis possa vir a atingir, até 2020, uma quota de 10% (meta EU).

Outra evolução importante diz respeito à **utilização de tecnologias de informação, as quais vieram melhorar consideravelmente a segurança, produtividade e conforto quer do transporte rodoviário de passageiros** (individual e coletivo), mas também do transporte ferroviário e do transporte de mercadorias (definição de rotas e otimização das cargas transportadas).

## 2.3. Forças Internas

As forças internas estão relacionadas com as **infraestruturas, veículos e com os impactes dos transportes no ambiente e na sociedade**.

As **infraestruturas são construídas para servir a procura**, constituindo-se como uma rede que multiplica as possibilidades de destino e oferece diferentes alternativas de caminho. Em Portugal, a maior parte das infraestruturas rodoviárias estruturantes estão já construídas e, por isso, o próximo quadro comunitário de apoio exclui praticamente o investimento neste tipo de infraestruturas.

Cofinanciado por:



A utilização das redes rodoviárias de transporte pode ser realizada sem constrangimentos nas deslocações nacionais e europeias, mas as infraestruturas ferroviárias (nomeadamente para o transporte de mercadorias) apresentam limitações à livre circulação, seja porque as bitolas são diferentes entre países, seja porque a alimentação elétrica, os sistemas de segurança ou de sinalização são distintos. Assim sendo, uma das apostas da estratégia europeia (aliás, já em curso) passa pela promoção da interoperabilidade dos sistemas, de modo a que, no final, um comboio possa circular pelas redes ferroviárias dos diferentes países, sem que para tal tenham que existir operações de transferência significativas.

Outras medidas complementares de gestão da procura e oferta das infraestruturas passam pela **intervenção em matéria das políticas de preço** (a portagem das ex-SCUT é disto exemplo, ainda que a opção de tarifar estas vias tenha tido razões eminentemente económicas), **de sistemas de controlo do tráfego rodoviário ou de melhoria dos transportes coletivos**, de modo a que estes se constituam como uma alternativa à expansão da capacidade rodoviária das infraestruturas.

A temperatura média global à superfície da Terra aumentou cerca de 0,7°C desde que são realizadas medições sistemáticas (i.e., desde 1850). Segundo o relatório do IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*), o aquecimento global tem causas antropológicas, nomeadamente devido à emissão dos gases com efeito de estufa e, especialmente, à emissão do CO<sub>2</sub> produzido pela combustão dos combustíveis fósseis.

As emissões de CO<sub>2</sub> produzidas pelo sector dos transportes são muito importantes e apresentam um padrão de crescimento constante, estimando-se que, entre 2000 e 2050, cresçam 140%, especialmente devido ao contributo dos países em desenvolvimento. Uma parte significativa dos problemas relacionados com a degradação ambiental está relacionada com o fato dos custos serem externos ao sistema de transportes e, por isso, não serem diretamente contabilizáveis. Porque a maior parte dos modos de transportes falha na cobertura da totalidade dos seus custos externos, os utilizadores pagam muitas vezes um preço inferior ao seu real custo para a sociedade e ambiente, mantendo a procura elevada de forma artificial.

A **introdução de taxas associadas à utilização das infraestruturas** pode assegurar uma utilização mais eficiente do sistema de transportes, ao mesmo tempo que permite angariar fundos para investir em novas infraestruturas, modos de transporte ou otimização dos sistemas, mas a introdução destas taxas não é consensual estando a ser discutida ao nível da EU, podendo a sua implementação vir a revolucionar as opções modais existentes, sobretudo porque o automóvel será, naturalmente, o modo mais onerado.

## 2.4. Forças Políticas

A componente política pode estar presente nos diferentes aspetos que configuram as forças externas e internas. Estas podem emanar de orientações da EU, ser de carácter nacional ou metropolitano (ou definidas ao nível das Comunidades Intermunicipais). A UE tem vindo a refletir sobre diferentes áreas temáticas que têm impactes no sector dos transportes, destacando-se entre estas:

- Desenvolvimento de uma estratégia de desenvolvimento sustentável;
- Consolidação da política de transportes europeia;
- Políticas de proteção ambiental e de alterações climáticas;
- Políticas de segurança;
- Políticas comerciais.

Cofinanciado por:



O enquadramento em que o PAMUS é desenvolvido é, em si mesmo, a tradução da importância da força das políticas no processo de planeamento da mobilidade, já que o **desenvolvimento das propostas de ação deverá privilegiar sobretudo a promoção de uma estratégia de baixo teor de carbono**, decisão que é estabelecida ao nível europeu e que foi posteriormente declinada para o contexto nacional.

Cofinanciado por:



### 3. Orientações estratégicas dos instrumentos de planeamento

#### 3.1. PROT-Alentejo

Devido à sua posição geográfica, o Alentejo Central beneficia do atravessamento do mais importante corredor rodoferroviário que liga as duas capitais ibéricas, o que reforça, particularmente para os concelhos ocidentais inseridos na área de influência direta da região de Lisboa, o efeito de contiguidade e de interação com a Área Metropolitana de Lisboa. Por outro lado, a possibilidade de se construir um novo aeroporto de Lisboa em Alcochete, é identificado como um elemento com um potencial forte impacte urbanístico e económico, com especial incidência no troço Vendas Novas - Évora.

No sentido do mesmo potencial impacte, e fora do âmbito do PROT, está um memorando de entendimento, a ser aprovado em breve e que, permitirá o arranque das obras já em 2016 na base aérea nº 6 do Montijo para instalação dum terminal civil que permitirá deslocar os vôos das companhias aéreas de baixo custo já em 2018.

O processo de integração económica ibérica e o conseqüente adensamento das relações económicas entre a região de Lisboa e Espanha, aliado ao desenvolvimento do porto de Sines, cujas acessibilidades terrestres estão amarradas neste corredor, traduzindo-se no reforço das potencialidades de localização empresarial ao longo do Corredor Central, é entendida como uma importante vantagem competitiva a ser explorada pelo Alentejo Central.

Do diagnóstico prospetivo regional importa reter as conclusões que diretamente ou indiretamente contribuem para a compreensão do que pode ser o modelo de desenvolvimento do sistema de transportes e de mobilidade do Alentejo Central, à luz do atual conhecimento sobre as decisões estruturantes de nível nacional para o setor dos transportes:

Cofinanciado por:



Tabela 2 - Síntese da análise do Diagnóstico Prospetivo Regional

Dimensões de análise do diagnóstico prospetivo regional	
<b>Potencialidades estratégicas</b>	<p><b>Cidades equipadas e seguras e com centros históricos qualificados</b> - Os centros urbanos proporcionam uma qualidade de vida às populações residentes, fruto de uma razoável oferta de equipamentos e de infraestruturas básicas, servindo uma significativa percentagem da população, próximo dos níveis de atendimento dos países mais desenvolvidos. A qualidade de vida urbana reflete também bons níveis de segurança e de tranquilidade. Por seu lado, o valor patrimonial dos centros e núcleos históricos, constituindo um traço distintivo da região, refletem a cuidada evolução dos tecidos urbanos e evidenciam o valor cultural, arquitetónico, arqueológico e artístico do edificado urbano, ligados a uma vivência urbana significativa e característica.</p> <p><b>Estrutura de povoamento urbano indutora de sustentabilidade ambiental</b> - Uma estrutura de povoamento concentrada, facilitadora do ordenamento territorial e da dotação de infraestruturas e equipamentos, revela-se fundamental na sustentabilidade dos territórios de baixa densidade.</p> <p><b>Posicionamento geográfico e acessibilidades ao exterior</b> - A região detém uma vantajosa posição geoeconómica conferida, de forma conjugada, pela sua situação de fronteira com a Área Metropolitana de Lisboa, pelo atravessamento do território regional por importantes corredores rodovias e ferroviários de âmbito nacional, ibérico e europeu e, também, pela localização, em Sines, da mais importante plataforma portuária nacional com uma área de influência sobre o espaço ibérico e europeu. Esta rede de infraestruturas irá ganhar uma importância acrescida com a implementação do corredor ferroviário Sines-Évora-Elvas-Badajoz, com a entrada em funcionamento do Aeroporto de Beja e a concretização do eixo rodoviário-Sines-Beja-Ficalho (IP8).</p>
<b>Fatores de estrangulamento</b>	<p><b>Dimensão e estrutura demográfica</b> - Reduzida dimensão dos efetivos populacionais, em decréscimo continuado devido à existência de saldos fisiológicos negativos, que se generalizaram a toda a região e que se traduzem na incapacidade da população se autorregenerar. No que se refere à estrutura demográfica, tem sido marcada por um processo de envelhecimento, derivado da redução contínua dos efetivos mais jovens, consequência dos baixos níveis da fecundidade e do aumento progressivo do número dos idosos, beneficiados pelo aumento da esperança de vida, o que se traduz numa reduzida disponibilidade de população em idade ativa, o que constitui um fator acrescido de inibição competitiva;</p> <p><b>População Ativa</b> - A conjugação de uma estrutura populacional envelhecida com um padrão baixo do nível de habilitações escolares, manifesta-se num cenário de qualificação da população ativa definido por um baixo nível de formação e de qualificação profissional, consubstanciado numa estrutura profissional da população empregada marcada pelo peso excessivo de ativos em profissões com baixos níveis de qualificação e por uma importância reduzida dos quadros superiores e das profissões intelectuais e científicas.</p> <p><b>Rede viária e Serviços de Transportes</b> - Persistência de grandes atrasos na concretização de alguns troços da rede viária fundamental (IP) e complementar (IC e Estradas Nacionais) previstos na rede estabelecida pelo PRN2000, verificando-se também uma deficiente articulação no desenvolvimento das redes viárias municipais. Por outro lado, o processo de despovoamento da Região tem sido acompanhado de uma degradação do serviço de transporte coletivo que é prestado aos centros urbanos de pequena dimensão mais afastados dos eixos viários principais, traduzindo-se no agravamento das assimetrias intrarregionais de mobilidade; esta situação determina uma forte dependência em termos de mobilidade de pessoas e mercadorias do meio de transporte individual.</p>

Cofinanciado por:

Dimensões de análise do diagnóstico prospetivo regional	
<b>Tendências Pesadas</b>	<p><b>Despovoamento rural e concentração urbana</b> - Decréscimo dos efetivos demográficos, consequência da redução continuada dos níveis de fecundidade, que se verifica em simultâneo com o despovoamento rural, motivado pelo abandono das populações que residem nos lugares de menores dimensões, cada vez mais isolados, e com a concentração das populações nos centros urbanos de maior dimensão ou importância administrativa.</p> <p><b>Afirmação dos principais centros urbanos e das grandes infraestruturas como motores de crescimento económico</b> - As cidades e as grandes áreas urbanas, em particular, viram reforçadas, nas últimas décadas, as suas vocações como áreas geradoras de crescimento baseado na capacidade de produção de conhecimento, no potencial de inovação empresarial e comercial e no estabelecimento de redes empresariais e institucionais. Em contextos rurais ou de baixa densidade demográfica e económica, a estrutura urbana e o despectivo modo de funcionamento e organização, nomeadamente, no que se refere aos centros urbanos de média dimensão, emerge como uma infraestrutura fundamental à sustentabilidade e ao dinamismo económico da despectiva região. Na perspectiva do desenvolvimento territorial, e no caso do Alentejo, esta <i>tendência pesada</i> faz destacar o papel a atribuir aos centros urbanos mais dinâmicos e com maior potencial, em termos sociais e económicos. Para além das cidades, também as grandes infraestruturas de localização e de conectividade internacional oferecem condições vantajosas para a promoção de dinâmicas de crescimento de base territorial.</p> <p><b>Ampliação da Área de Influência da AML</b> - A Área Metropolitana de Lisboa tem vindo a reforçar a sua posição, no território nacional, como área metropolitana de crescimento de nível europeu. Como tal, a sua zona de influência tem vindo a ultrapassar os seus limites administrativos, nomeadamente, sobre os territórios abrangidos pelos principais corredores rodoviários que ligam à AML. No caso do Alentejo, a sub-região do Alentejo Central tem registado de forma muito evidente este efeito, nomeadamente, nos municípios de Vendas Novas, Montemor-o-Novo e Évora com um acréscimo de empresas aí localizadas. (...) Esta dinâmica decorre diretamente do efeito de proximidade e, simultaneamente, das boas acessibilidades à AML, o que, no contexto dos investimentos previstos no domínio das grandes infraestruturas de localização empresarial na região, reforçará a atratividade a este eixo.</p> <p><b>Valorização do transporte ferroviário e da intermodalidade</b> - Reforço da qualidade e da eficácia dos transportes no âmbito de uma política comum europeia que visa, até 2010, o reequilíbrio dos diversos modos de transporte através de uma política ativa de revitalização do caminho-de-ferro (com liberalização do transporte ferroviário à escala europeia), de promoção do transporte marítimo e fluvial e do desenvolvimento da intermodalidade; estas políticas terão também repercussão no Alentejo, designadamente no sistema logístico e no transporte de passageiros e de mercadorias, devendo abrir novas oportunidades de investimento e agilizar a execução dos investimentos em acessibilidades já programados.</p>
<b>Tendências Emergentes</b>	<p><b>Reforço do Sistema Urbano Regional</b> - O sistema urbano regional é a estrutura de sustentabilidade e de garantia da coesão e da competitividade territorial. No Alentejo, a rede urbana estrutura-se num modelo policêntrico, através de alguma especialização funcional, mas ainda com níveis baixos de complementaridade interurbana. A tendência manifesta-se no sentido da dinamização de alguns eixos urbanos ou subsistemas interconcelhios, de forma a aumentar a massa crítica urbana e melhorar os níveis de gestão dos recursos.</p>

Fonte: PROT Alentejo, Diagnóstico Regional, CCDR Alentejo, 2009

As opções estratégicas identificadas pelo PROT-Alentejo têm em consideração o território abrangido pelos concelhos que definem a CIM-AC, destacando-se entre estas, pela sua importância:

- Integração num modelo territorial coerente os cinco elementos estratégicos de organização do território: **relação com Lisboa, reforço da integração e policentrismo do sistema urbano regional e consolidação das suas principais centralidades**; Sines; potencial de Alqueva e relações transregionais;

Cofinanciado por:



- **Consolidação do corredor Lisboa - Évora - Badajoz e infraestruturação dos corredores Algarve - Beja - Évora - Portalegre - Castelo Branco, Sines - Grândola - Beja - Vila Verde de Ficalho e Sines - Évora - Elvas/Badajoz, como elementos estruturantes de um sistema urbano regional policêntrico;**
- **Robustecer a centralidade de Évora e dos restantes polos de nível superior estruturantes do sistema urbano da região, reforçando a dimensão, especialização funcional e complementaridade entre os vários centros;**
- **Valorizar e integrar os centros urbanos de menores dimensões, em particular as sedes dos concelhos que asseguram funções fundamentais de integração dos espaços rurais e centralidades potenciais localizadas em pontos-chave das novas acessibilidades, desenvolvendo uma rede de polos com qualidade residencial e dotados de serviços estruturantes do povoamento rural;**
- **Promover o eixo Vendas Novas - Montemor - Évora como um espaço dinâmico de desconcentração industrial e logística da AML;**
- **Potenciar o desenvolvimento dos núcleos urbanos com alguma relevância industrial e suportar a aposta no sector aeronáutico, articulando as iniciativas emergentes.**

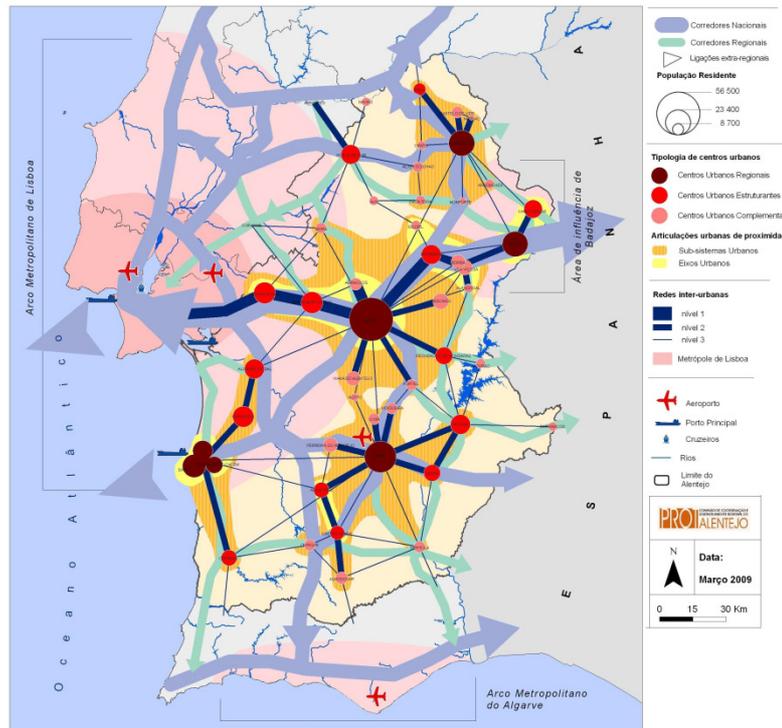
Neste domínio, o PROT defende ainda que a afirmação de um sistema urbano policêntrico deve alicerçar-se num sistema de transportes eficiente, que propicie a afirmação de relações de complementaridade entre centros urbanos, sendo essencial a materialização de soluções inovadoras e flexíveis assentes em parcerias diferenciadas, as quais deverão ser ajustadas a cada situação concreta. É necessário fornecer soluções conjuntas de transporte local para as áreas rurais, fazendo um melhor uso da articulação entre automóveis, autocarros, comboios e outras modalidades de transporte em proveito das comunidades locais.

O conceito do sistema urbano e de coesão territorial do PROT-Alentejo (apresentado na Figura 3) suporta-se num conjunto de corredores que importa consolidar, em termos longitudinais e transversais, os quais em conjunto, serão capazes de construir uma malha comunicante e difusora de desenvolvimento.

Cofinanciado por:



Figura 3 - Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial



Fonte: Proposta do PROT-Alentejo

Na Tabela 3 identificam-se os eixos urbanos identificados no PROT-Alentejo.

Tabela 3 - Eixos urbanos identificados no PROT-Alentejo

Eixos do sistema urbano	Principais Características
Eixo central Lisboa - Vendas Novas – Montemor-o-Novo – Évora – Estremoz - Elvas - Badajoz (IP7/A6)	Corredor central que liga Lisboa a Madrid. O corredor urbano-logístico definido por Lisboa, Vendas Novas, Montemor-o-Novo, Évora, Estremoz, Elvas e Badajoz revela-se na atratividade empresarial e residencial deste eixo, proporcionada pelas infraestruturas de acessibilidade, logística e de conhecimento existentes ou a polarizar A possível localização do aeroporto internacional de Lisboa em Alcochete reforça o posicionamento estratégico dos centros urbanos localizados nas proximidades, com destaque para Vendas Novas, Montemor-o-Novo e Évora, em termos de capacidade de atração residencial e de novas atividades económicas.
Borba - Vila Viçosa - Alandroal - Reguengos	Eixo urbano-industrial de Estremoz, Borba e Vila Viçosa, fortemente especializado no sector industrial dos mármore

Cofinanciado por:



Eixos do sistema urbano	Principais Características
Monsaraz - Moura - Serpa - Mértola (EN255-ER255-R265)	Este corredor estabelece ligação ao Algarve (IC27)
Reguengos de Monsaraz - Mourão - S. Leonardo, através das EN256 e EN256-1	Eixo transversal que estabelece a ligação do IP2 a Espanha Para além de reforçar a articulação transfronteiriça, este eixo assume grande importância enquanto suporte ao desenvolvimento da margem esquerda do Guadiana, nomeadamente no que se refere à expansão das atividades turísticas polarizadas pela albufeira de Alqueva.
Eixo longitudinal Sines - Évora-Elvas-Badajoz (IC33)	Eixo longitudinal estruturante que estrutura a promove a distribuição das mercadorias no corredor de amarração a Espanha.

Fonte: PROT Alentejo, Proposta, CCDR, 2009

No que se refere à rede ferroviária e apenas tendo em consideração o território do Alentejo Central é necessário ter em consideração dois níveis de intervenção:

- **Nível nacional / europeu**, no qual assumem importância fundamental
  - **A linha de mercadorias Sines - Évora - Elvas/Caia**, sendo reconhecidamente vital para a ligação do Porto de Sines a Espanha e para a afirmação da sua competitividade à escala ibérica e europeia;
  - O troço da Linha do Alentejo entre o Pinhal Novo e Casa Branca e a Linha do Sul.
- **Nível Regional** constituído pelo troço da Linha do Alentejo que liga Casa Branca - Beja - Funcheira com funções de articulação territorial do Baixo Alentejo e de interligação com o corredor Lisboa - Madrid e com o Algarve.

Outro dos aspetos identificados pelo PROT passa pela reutilização de troços desativados para a constituição de uma rede regional de ecopistas, da qual existem já alguns troços em funcionamento, o qual tem sobretudo funções de valorização recreativa e turística, mas se podem traduzir, pontualmente, na melhoria da mobilidade urbana.

### 3.2. Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial do Alentejo Central

A EIDT aponta para uma razoável cobertura proporcionada pela rede rodoviária, nomeadamente nas ligações da CIM relativamente ao exterior (e em particular, à Área Metropolitana de Lisboa e a Espanha). Pelo contrário, a EIDT refere que as ligações ferroviárias são entendidas como deficientes devido ao envelhecimento das linhas existentes, mas na verdade o problema não está nas infraestruturas ferroviárias estão genericamente requalificadas (sendo necessário todavia, melhorar a o fornecimento elétrico a este canal), mas sim, na frequência do serviço que é proporcionado neste corredor.

Cofinanciado por:



A rede de transportes coletivo intrarregional é considerada inadequada e como contribuindo para o aumento do isolamento dos pequenos aglomerados e lugares e para a dependência excessiva do transporte individual. Como tal, a EIDT defende reequacionar o sistema de mobilidade intrarregional por forma a garantir equidade no acesso a serviços e equipamentos de apoio às populações.

A construção da ligação Sines - Évora - Caia e da Linha de Alta Velocidade é entendida como um importante investimento no processo de melhoria das acessibilidades regionais à Europa.

A rede de acessibilidades e a sua localização são também essenciais ao processo de consolidação da atividade logística da vitalidade das zonas e parques industriais, com a evolução destes para parques de empresas onde coexistem e se complementam os diferentes tipos de empresas.

A estratégia de desenvolvimento da sub-região Alentejo Central que se pretende prosseguir no âmbito do período de programação 2014-2020 tem como elemento referencial de base uma perspetiva de desenvolvimento integrado da região Alentejo fundada em três dimensões complementares:

- **Coesão e solidariedade territorial** garantindo a todas as sub-regiões adequados níveis de desenvolvimento económico e social.
- **Coesão social**, garantindo, à escala regional elevados padrões de bem-estar, de qualificação e emprego.
- **Sustentabilidade ambiental**, garantindo elevados níveis de preservação ambiental da região, do seu património natural e paisagístico.

A EIDT do Alentejo Central para o período 2014-2020 concretiza-se em cinco domínios de intervenção estratégica, os quais têm em consideração as opções estratégicas estabelecidas a nível europeu, nomeadamente, no âmbito do Programa Europa 2020, as opções estratégicas do Portugal 2020 - Acordo de Parceria 2014-2020, bem como as opções de desenvolvimento regional contidas no Plano de Ação Regional Alentejo 2020. Estes domínios são os seguintes:

Tabela 4 - Domínios Estratégicos definidos pela EIDT

Domínio Estratégico	
<b>A</b>	Competitividade empresarial, emprego e internacionalização
<b>B</b>	Reforço e Capacitação Institucional
<b>C</b>	Organização e qualificação do território
<b>D</b>	Coesão social e qualidade de vida
<b>E</b>	Valorização e proteção ambiental

Fonte: EIDT do Alentejo Central

No domínio C, a linha de Intervenção prioritária (LI) (C-LI-5) tem como objetivo - “Intensificar a mobilidade sustentável através de projetos de mobilidade suave e de ações inovadoras de mobilidade” - o qual se traduz nos projetos e tipologias de projetos apresentados na tabela seguinte e que serão tidos em consideração no desenvolvimento do PAMUS:

Cofinanciado por:



Tabela 5 - Projetos e tipologias de projetos definidos na EIDT

Projetos	Tipologias de projetos
C-LI-5.a1 - Projetos de Ciclovias Urbanas e Interurbanas	Rede intermunicipal de mobilidade suave (CIMAC) Redes Municipais de Mobilidade Suave
C-LI-5.a2 - Qualificação do Serviço de Transporte Público	Sistema Intermunicipal de Transporte e Mobilidade (CIMAC) Otimização dos Sistemas Municipais de Transportes Escolares
C-LI-5.a3 – Promoção da eficiência energética no setor dos transportes no quadro das estratégias de baixo teor de carbono	Projetos de mobilidade ecológica e de transportes energeticamente mais eficiente e adoção de boas práticas Campanhas de uso de transporte ferroviário de passageiros Elaboração de planos integrados de mobilidade sustentável. Projetos de promoção privada da mobilidade elétrica Ações com vista ao uso de veículos elétricos na esfera da Administração Pública Elaboração de planos integrados de mobilidade sustentável
CLI-5.a4 - Qualificação da rede rodoviária	Projetos de proximidade de reabilitação ou requalificação da rede rodoviária e do tipo "last mile" que eliminem constrangimentos existentes na ligação dos nós secundários e terciários da rede rodoviária à rede principal e RTE-T.

Fonte: EIDT do Alentejo Central

### 3.3. Plano Diretor Municipal

Os municípios que definem a CIMAC têm revisto os seus PDM a ritmos diferentes; os concelhos de Alandroal, Estremoz, Évora, Viana do Alentejo e Vila Viçosa já concluíram os seus Planos Diretores Municipais e dispõem de um instrumento de planeamento territorial atual.

Arraiolos, Montemor-o-Novo e Vendas Novas já iniciaram o processo de revisão do Plano Diretor Municipal, mas estes ainda não estão aprovados e, os concelhos de Mourão, Reguengos de Monsaraz, Portel e Mora ainda estão a ser regidos pelos PDM de 1.<sup>a</sup> geração.

Uma vez que uma parte significativa dos PDM se encontram desatualizados e que o tempo para a elaboração do presente estudo é muito limitada, optou-se por consultar estes documentos na medida em que se sentiu necessidade de consolidar algum aspeto de natureza mais específica.

Cofinanciado por:



## 4. Construção dos cenários de futuro

### 4.1. Breve Enquadramento

No presente capítulo identificam-se as principais condicionantes que importa ter em consideração na definição dos Cenários de Futuro, as quais são integradas no processo de construção das matrizes de viagens futuras e tidas em consideração no desenvolvimento das linhas de orientação para a concretização das propostas.

### 4.2. Anos de referência

O PAMUS tem em consideração o ano horizonte do próximo Quadro Comunitário de Apoio que termina em 2020, mas porque, apesar das suas condicionantes, se procurou respeitar as principais linhas de orientação que presidem à realização de um Plano de Mobilidade e Transportes, assumiu-se que este documento deverá considerar um período de vigência de 10 anos.

Nesse sentido, os anos de referência foram estabelecidos de modo a ser possível avaliar os resultados no curto, médio e longo prazo, tendo sido considerados os seguintes anos de referência:

- **2016** - Ano base, correspondendo ao ano de referência da situação atual;
- **2018 E 2020** - traduzem o referencial de curto e médio prazo, respetivamente;
- **2025** - Ano para o qual se admite que estejam já implementadas as medidas de longo prazo.

### 4.3. Principais condicionantes

#### 4.3.1. Breve enquadramento

As condicionantes correspondem a acontecimentos, projetos ou fatores que são permanentes e que se sobrepõem à capacidade de intervenção do PAMUS, mas que por este devem ser considerados. Uma parte importante das condicionantes foram identificadas na fase de diagnóstico.

A vastidão do território da CIMAC pode ser entendida como uma importante condicionante a atender, uma vez que é necessário vencer distâncias significativas entre aglomerados o que limita consideravelmente a viabilidade das soluções de transporte coletivo regular com qualidade, sobretudo porque, em muitos dos aglomerados, os quantitativos populacionais são reduzidos.

Mas são as condicionantes demográficas e socioeconómicas dos concelhos que definem o Alentejo Central (e que estão claramente identificadas nos PROT, EIDT e diagnóstico do PAMUS) que mais irão condicionar a estratégia de mobilidade no território da CIMAC, uma vez que estas

Cofinanciado por:



apontam para a redução das dinâmicas demográficas e para o reforço da tendência de envelhecimento atual, a menos que os projetos estratégicos que se preveem para esta região tenham a capacidade de inverter, ou pelo menos atenuar estas tendências.

Com efeito, importa também incluir nesta etapa os projetos planeados ao abrigo do RTE-T e identificados no Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 3+ (PETI 3+), e que pela sua importância estratégica podem vir a introduzir estímulos positivos nas dinâmicas demográficas e socioeconómicas do Alentejo Central.

#### 4.3.2. Novas infraestruturas previstas ao abrigo do RTE-T

O PETI3+ (versão revista de junho de 2015) define o conjunto de investimentos prioritários a considerar durante o período do próximo quadro comunitário de apoio 2014-2020. Da sua análise foi possível identificar dois projetos estruturantes que terão impacto no território da CIMAC:

##### Corredor ferroviário Sines / Setúbal / Lisboa - Caia

Este corredor tem como objetivo reforçar as ligações ferroviárias ao porto de Sines, de modo a alargar o seu *hinterland* e promover a sua articulação com os portos de Lisboa e de Setúbal.

Com a intervenção nesta linha pretende-se aumentar a eficiência no transporte ferroviário de mercadorias por via da criação de condições de interoperabilidade com as redes ibéricas e europeias, mas também promover melhores ligações às plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo do eixo ferroviário.

Ainda que correspondendo a um objetivo secundário, é também defendida a melhoria do serviço de transportes dos passageiros entre o Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo neste corredor, sendo que esta solução deverá ser avaliada em sede de um estudo de viabilidade da procura.



Fonte: PETI+ 2016-2020, Fichas dos Investimento prioritários, Ministério da Economia

##### Porto de Sines: Expansão do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e ampliação das infraestruturas de proteção marítima

Cofinanciado por:



Ainda que não abranja o território do Alentejo Central, importa também referir a expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines, uma vez que por via da articulação com o projeto anterior servirá para reforçar a importância deste porto à escala do país e com consequências positivas para a economia regional.



Fonte: PETI+ 2016-2020, Fichas dos Investimento prioritários, Ministério da Economia

### 4.3.3. Condicionantes sociodemográficas

As condicionantes sociodemográficas são aquelas que mais irão pesar na evolução dos padrões de mobilidade na CIMAC. Para projetar a evolução da população nos concelhos que integram esta comunidade utilizou-se como informação de base os resultados do exercício de Projeções de população residente 2012-2060, por sexo e idade, para Portugal e regiões NUTS II. Este foi realizado pelo INE e tem por base as Estimativas Provisórias Anuais de População Residente em Portugal em 31 de dezembro de 2012, bem como um conjunto de pressupostos demográficos sobre fecundidade, mortalidade e migrações internacionais.

Estas projeções refletem quatro cenários de evolução possível que são descritos tendo em consideração diferentes comportamentos de evolução destas variáveis, conforme é possível constatar na Tabela 6.

Tabela 6 - Cenários de projeção do INE: Pressupostos de base em cada um dos cenários

Cenários de projeção	Índice Sintético de Fecundidade		Esperança de vida à nascença				Saldo migratório		População total		Índice de envelhecimento		Índice de sustentabilidade potencial	
	2012	2060	2010-2012		2060		2012	2060	2012	2060	2012	2060	2012	2060
	nº		Homens	Mulher	Homens	Mulher	nº		nº		nº		nº	
			anos											
<b>Baixo</b>		1,25			84,5	90,1		- 3 773		1 258 379		555		100
<b>Central</b>		1,51			84,5	90,1		3 941		1 709 950		352		138
<b>Alto</b>	1,19	1,76	77,1	82,9	86,7	92,4	- 8 139	3 941	2 298 938	1 844 314	165	324	289	130
<b>Sem Migrações</b>		1,51			84,5	90,1				1 581 791		408		126

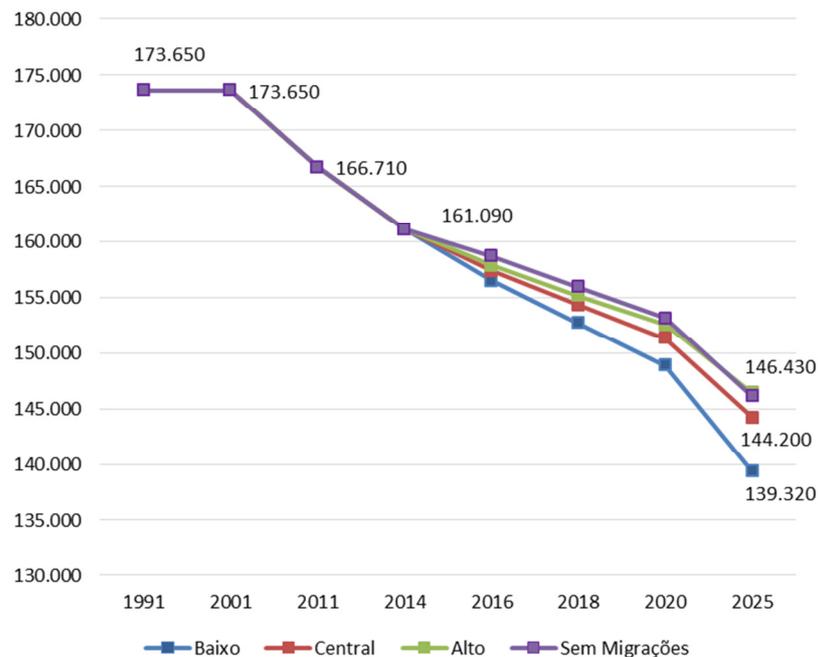
Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Projeções de população residente 2012-2060, por sexo e idade

Cofinanciado por:



As projeções populacionais do INE são realizadas para a NUT2 e, como tal, foi necessário proceder à repartição da população por concelho; para tal, assumiu-se que a população em cada concelho evoluía segundo a taxa de crescimento verificada entre 2001 e 2014, garantindo que, em cada ano, o total da população da NUT2 do Centro coincide com a projeção do INE para o mesmo ano.

Figura 4 - Projeções de evolução da população na CIMAC nos quatro cenários de evolução considerados pelo INE



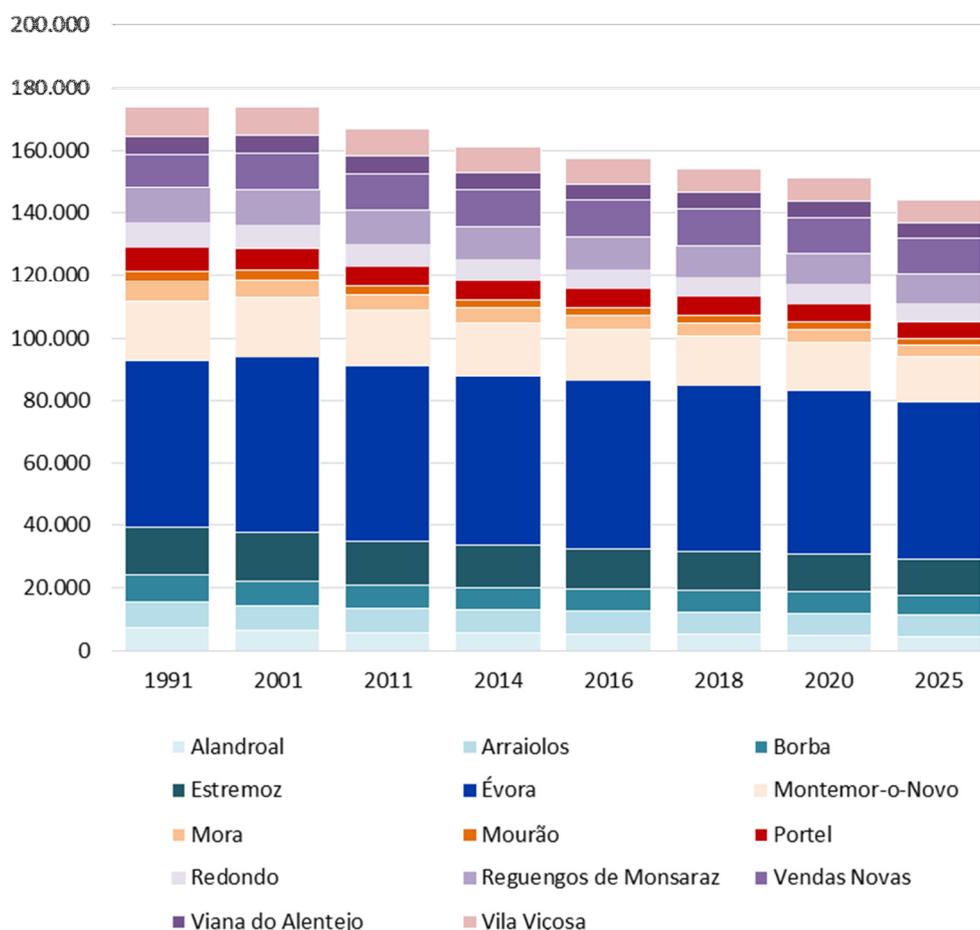
Fonte: Adaptado por TIS a partir das projeções do INE

Como se verifica da análise da Figura 4, independentemente do cenário considerado verifica-se a diminuição da população residente na CIMAC; o Cenário Baixo apresenta um decréscimo muito acentuado da população (segundo estas projeções, em 2025 a população residente na CIMAC passaria a ser de 139 mil habitantes), mas este cenário é substancialmente mais pessimista do que os restantes, os quais apontam para um contingente populacional próximo dos 146 mil habitantes.

Uma vez que os três cenários mais otimistas são muito parecidos na evolução demográfica da população optou-se por reter o Cenário Central, como aquele que é mais provável vir a acontecer. Na Figura 5 e Tabela 7 é apresentada a estimativa da projeção populacional declinada para cada um dos concelhos da CIMAC. A Tabela 8 apresenta a evolução do peso relativo de cada concelho face ao total da CIMAC.

Cofinanciado por:

Figura 5 - Projeções de evolução da população por concelho considerando o Cenário de evolução Central



Fonte: Adaptado por TIS a partir das projeções do INE

A projeção das dinâmicas demográficas permite evidenciar um declarado reforço da importância do concelho de Évora e, em menor grau, dos concelhos de Montemor-o-Novo, Vendas Novas e Estremoz, tendência aliás que já era patente na análise da evolução demográfica nos últimos 20 anos. Em 2025, estima-se que venha a residir em Évora cerca de 35% da população (34% em 2011), enquanto em Montemor-o-Novo, Vendas Novas e Estremoz esta percentagem será de 10% e 8% para os dois últimos (em 2011, estes concelhos concentravam respectivamente 11%, 6% e 9% da população residente na CIMAC).

Ou seja, ainda que o contexto de perda populacional seja transversal a todos os concelhos, é necessário considerar em simultâneo que a população se irá concentrar sobretudo no único centro urbano de nível superior.

Cofinanciado por:



Tabela 7 - Projeções de evolução da população por concelho considerando o Cenário de evolução Central (abs.)

Concelhos	1991	2001	2011	2014	2016	2018	2020	2025
Alandroal	7.347	6.585	5.843	5.515	5.303	5.116	4.936	4.516
Arraiolos	8.207	7.616	7.363	7.253	7.112	6.999	6.888	6.621
Borba	8.254	7.782	7.333	7.176	7.002	6.857	6.714	6.375
Estremoz	15.461	15.672	14.298	13.621	13.171	12.781	12.402	11.510
Évora	53.754	56.519	56.596	54.662	53.733	53.005	52.287	50.562
Montemor-o-Novo	18.632	18.578	17.437	16.707	16.240	15.841	15.453	14.531
Mora	6.588	5.788	4.978	4.634	4.424	4.239	4.062	3.652
Mourão	3.273	3.230	2.663	2.589	2.473	2.370	2.271	2.043
Portel	7.525	7.109	6.428	6.254	6.058	5.890	5.726	5.339
Redondo	7.948	7.288	7.031	6.790	6.636	6.508	6.383	6.084
Reguengos de Monsaraz	11.401	11.382	10.828	10.553	10.306	10.100	9.899	9.418
Vendas Novas	10.476	11.619	11.846	11.737	11.615	11.534	11.454	11.263
Viana do Alentejo	5.720	5.615	5.743	5.465	5.377	5.309	5.242	5.081
Vila Viçosa	9.068	8.871	8.319	8.140	7.937	7.767	7.600	7.202
<b>Total CIM</b>	<b>173.654</b>	<b>173.654</b>	<b>166.706</b>	<b>161.092</b>	<b>157.387</b>	<b>154.315</b>	<b>151.318</b>	<b>144.198</b>

Fonte: Adaptado por TIS a partir das projeções do INE

Tabela 8 - Projeções de evolução da população por concelho considerando o Cenário de evolução Central (%)

Concelhos	1991	2001	2011	2014	2016	2018	2020	2025
Alandroal	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%
Arraiolos	5%	4%	4%	5%	5%	5%	5%	5%
Borba	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Estremoz	9%	9%	9%	8%	8%	8%	8%	8%
Évora	31%	33%	34%	34%	34%	34%	35%	35%
Montemor-o-Novo	11%	11%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Mora	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Mourão	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%
Portel	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Redondo	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Reguengos de Monsaraz	7%	7%	6%	7%	7%	7%	7%	7%
Vendas Novas	6%	7%	7%	7%	7%	7%	8%	8%
Viana do Alentejo	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	4%
Vila Viçosa	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%

Fonte: Adaptado por TIS a partir das projeções do INE

Cofinanciado por:



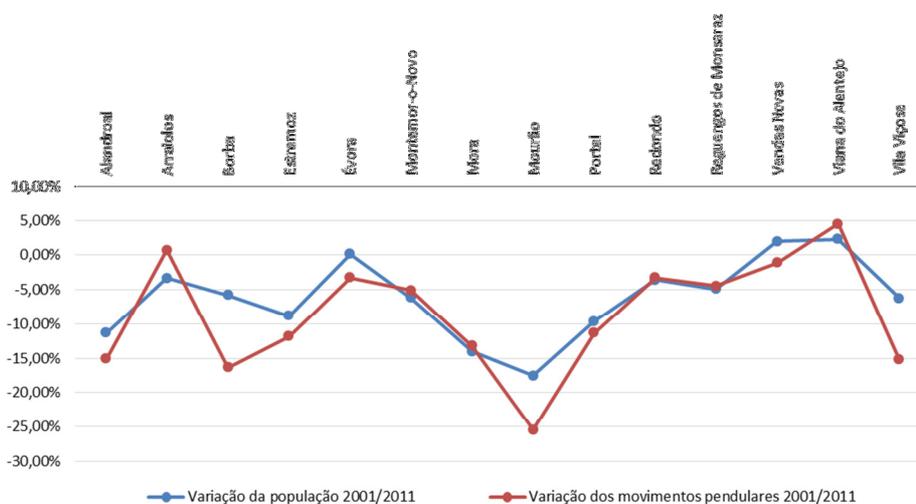
## 4.4. Construção das matrizes de viagem futuras

Como referido, a evolução sociodemográfica que se projeta para o território da CIMAC tem consequências ao nível da alteração dos padrões de mobilidade, nomeadamente porque associado ao envelhecimento populacional, é expetável uma redução na intensidade dos movimentos pendulares realizados pelos residentes.

Aliás, esta tendência de redução da importância (em termos absolutos e relativos) dos movimentos pendulares já tinha sido identificada no relatório da Fase 1 (Caracterização e Diagnóstico), no qual se tinha apontado para uma redução de cerca de 6% nos movimentos descritos nos dois últimos Censos Populacionais.

A Figura 6 apresenta a análise da variação da população e dos movimentos pendulares em cada um dos concelhos no período entre 2001 e 2011, sendo possível verificar a coincidência das duas tendências para a generalidade dos concelhos. Uma vez que não se dispõe de melhor informação do que esta para projetar a evolução das dinâmicas de mobilidade, admitir-se-á esta relação na projeção dos movimentos pendulares futuros entre 2011 e 2016, ano a partir do qual se admite que a evolução dos movimentos pendulares é diretamente proporcional à evolução da população num contexto do Cenário Central.

Figura 6 - Comparação da variação da população e dos movimentos pendulares entre 2001 e 2011 nos concelhos da CIMAC



Fonte: Análise TIS com base nos Censos Populacionais de 2001 e 2011

Cofinanciado por:



Tabela 9 - Projeções dos movimentos pendulares no conjunto dos concelhos da CIMAC entre 2011 e 2025

Concelhos	Anos				
	2001	2011	2016	2020	2025
Alandroal	3.063	2.602	2.398	2.233	2.043
Arraiolos	4.038	4.068	4.083	3.954	3.801
Borba	4.328	3.621	3.312	3.176	3.015
Estremoz	8.283	7.304	6.859	6.458	5.994
Évora	34.200	33.083	32.538	31.663	30.618
Montemor-o-Novo	9.665	9.175	8.939	8.506	7.999
Mora	2.583	2.243	2.090	1.919	1.726
Mourão	1.673	1.247	1.077	989	890
Portel	3.512	3.116	2.935	2.774	2.586
Redondo	3.864	3.739	3.678	3.538	3.372
Reguengos de Monsaraz	5.850	5.590	5.464	5.249	4.994
Vendas Novas	6.478	6.408	6.373	6.285	6.180
Viana do Alentejo	3.003	3.138	3.208	3.127	3.032
Vila Viçosa	5.114	4.336	3.993	3.823	3.623
Alandroal	3.063	2.602	2.398	2.233	2.043
Arraiolos	4.038	4.068	4.083	3.954	3.801
<b>Total</b>	<b>95.654</b>	<b>89.670</b>	<b>86.948</b>	<b>83.694</b>	<b>79.871</b>

Fonte: Estimativa TIS

Como não poderia deixar de ser, a redução da população residente na CIMAC que está projetada pelo INE tem reflexos quando se considera a evolução dos movimentos pendulares e coloca desafios muito significativos à organização da acessibilidade em transporte coletivo, uma vez que, para muitos dos concelhos, esta será uma solução cada vez menos competitiva e eficaz.

Neste domínio, importa lembrar que o universo de deslocações que está a ser considerando é um minorante muito limitado das deslocações que ocorrem na CIMAC, seja porque só enquadra as deslocações obrigatórias da população que trabalha ou estuda, mas também porque ignora os padrões de mobilidade de toda a população que não se inscreve neste grupo (53% do total).

Cofinanciado por:



## 5. Definição da estratégia e principais objetivos

### 5.1. Breve Enquadramento

O desenvolvimento do PAMUS para a CIMAC tem em consideração a necessidade de promover a estratégia de baixo teor de carbono e um modelo que promova o desenvolvimento de uma mobilidade urbana multimodal sustentável, tendo em consideração os objetivos e metas operacionais definidos para a PI 4.5.

Neste plano procurará identificar-se também as ações e medidas que contribuam para o aumento da quota do transporte público e dos modos suaves nas deslocações urbanas associadas à mobilidade quotidiana.

Seguidamente, reflete-se sobre os Objetivos Estratégicos e Específicos que estão inerentes ao desenvolvimento do PAMUS e, que entram em linha de conta com as orientações definidas pela CIMAC.

### 5.2. Objetivos Estratégicos

O desenvolvimento de uma estratégia de planeamento e de gestão da mobilidade tem que ter em consideração o que se pretende alcançar nas diversas vertentes que influenciam a mobilidade, devendo concorrer, tanto quanto possível, para aumentar a atratividade e a competitividade sociodemográfica e económica dos concelhos que definem a CIM.

Na definição dos objetivos estratégicos foram tidas em consideração as linhas de orientação da CIMAC, mas também o enquadramento das Diretrizes Nacionais para a Mobilidade e as principais linhas de orientação europeias. Nesse sentido, são considerados os Objetivos Estratégicos que em seguida se enunciam (vide Figura 7).

A **promoção da qualidade de vida** é um objetivo que, podendo parecer um dado adquirido, deve estar claramente expresso enquanto objetivo estratégico, devendo traduzir-se na garantia de que a maior parte das pessoas tem ao seu dispor **alternativas modais adequadas para realizar as suas deslocações quotidianas e que o modelo de acessibilidade concorre para a qualificação do espaço público e do ambiente urbano**, de modo a que este seja um espaço seguro para a realização de viagens a pé/bicicleta, mas também para a estadia ou realização de atividades de lazer.

Outro dos objetivos que importa considerar diz respeito à necessidade de **melhorar a eficiência e eficácia no transporte de pessoas e bens**, o que pressupõe que a definição das propostas deve procurar promover o equilíbrio entre os custos e benefícios a estas associadas. Esta questão é de extrema importância, sobretudo num contexto em que é vital promover a atratividade das empresas e da população para esta Região sendo que estão a ser criadas condições favoráveis para que este processo seja iniciado (nomeadamente ao nível dos projetos das redes RTE-T).

Cofinanciado por:



Figura 7 - Objetivos estratégicos do PAMUS



A **promoção de uma utilização racional do transporte particular** é também um dos desígnios da CIMAC; tendo em consideração as características deste território, reconhece-se que em muitos casos, e estando este disponível, o automóvel é a solução de transporte mais eficiente e eficaz, mas deve ser complementado com outras alternativas modais, de modo a garantir a acessibilidade para todos (mesmo aqueles que não possuem ou não podem utilizar o automóvel). Mas no contexto urbano (sedes de concelho e principais aglomerados urbanos) será possível transferir parte das deslocações hoje realizadas em automóvel para os outros modos de transporte, e isso deve ser promovido pelas propostas que serão estruturadas no PAMUS.

Este objetivo estratégico está estreitamente articulado com o objetivo de **Promoção de uma harmoniosa transferência para os modos mais limpos e eficientes**, uma vez que a maior utilização dos modos suaves e dos transportes coletivos se traduz, em si mesmo na concretização deste objetivo. Este objetivo é favorecido nas linhas de financiamento do atual Quadro Comunitário de Apoio e, em certa medida, pela maior consciencialização para a importância destes modos na manutenção da saúde e bem-estar por parte da população.

Nos principais aglomerados urbanos é importante prosseguir com a estratégia de planeamento e requalificação do espaço público apoiada, se possível, no desenvolvimento dos Planos de Promoção de Acessibilidade para Todos, enquadrados em iniciativas mais abrangentes de planeamento e promoção da utilização das redes pedonais e cicláveis por todos os segmentos

Cofinanciado por:

de utilizadores (com ou sem restrições de mobilidade) procurando-se promover a utilização dos modos de transporte mais eficientes para cada tipo de deslocação.

O sistema de acessibilidades deve garantir níveis elevados de fluidez rodoviária, mas também deve procurar assegurar o acesso aos principais serviços e equipamentos públicos e atividades económicas em transportes coletivos e/ou em modos suaves.

Apesar de nesta fase só se conhecer os resultados dos movimentos pendulares descritos nos Censos de 2011, é possível afirmar-se que, de uma maneira geral, existe uma forte dependência do automóvel da população que está em idade ativa ou escolar, o que é corroborada pela elevada percentagem de movimentos pendulares realizados em automóvel (68% das deslocações pendulares em 2011) e pela elevada taxa de motorização que a generalidade dos concelhos apresenta (498 veículos por mil habitantes).

A **promoção da acessibilidade, inclusão social e justiça social** tem que ser entendida a diferentes dimensões, procurando promover a oportunidade de acesso aos principais bens e serviços a toda a população. Para tal, deve-se assegurar a existência de alternativas modais, garantindo que a acessibilidade não é apenas assegurada pelo transporte individual, excluindo os utilizadores que não têm acesso a este modo de transporte.

Por outro lado, importa promover a **minimização dos impactes ambientais associados ao atual modelo de acessibilidades**, tendo em consideração os impactes em matéria de ruído, emissão de poluentes atmosféricos, acidentes e desqualificação do espaço público (e.g., intrusão visual associada ao estacionamento excessivo), tendo sempre presente as restrições associadas à procura existente e potencial do sistema de transportes.

Finalmente, os objetivos estratégicos enunciados para a CIMAC incorporam igualmente as orientações da Estratégia Nacional para a Segurança Rodoviária relativas à necessidade de reduzir o total de vítimas mortais e de feridos em acidentes rodoviários, objetivo este que está expresso no objetivo estratégico de **Promoção do aumento de segurança de todos os utilizadores**.

### 5.3. Objetivos Específicos

Para o desenvolvimento da estratégia do PAMUS importa transpor para a realidade da região as preocupações inerentes aos princípios e objetivos gerais associados a uma mobilidade mais sustentável, estabelecendo os objetivos específicos / linhas de orientação e metas que dão forma à estratégia de intervenção, tarefa que é desenvolvida no presente ponto.

Cofinanciado por:



Neste contexto foram considerados 8 Objetivos Específicos para o PAMUS-AC, a saber:

Figura 8 - Objetivos específicos do PAMUS



Cofinanciado por:

Seguidamente apresenta-se, para cada um destes objetivos específicos, as linhas de orientação que constituirão a base para o desenvolvimento das propostas de intervenção, procedendo-se, simultaneamente, à análise do seu contributo para os objetivos gerais do plano.



Obj .1 | Promover as **DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES**, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas

Mais do que seria desejável, as redes pedonais e ciclável têm sido negligenciadas, seja porque foi esquecida a sua importância no contexto da gestão da mobilidade urbana, seja porque a maior parte das intervenções que beneficiam esta rede são de “reduzida visibilidade” e implicam uma vigilância e manutenção regular.

Felizmente, cada vez mais é reconhecida a eficácia destes modos nas deslocações de curta e média distância e em complemento à utilização de outros modos de transporte e, como tal procurar-se-á promover propostas e ações que contribuam para a sua maior utilização.

O PAMUS-AC identifica cinco linhas de intervenção (vide Tabela 10) que têm como objetivo contribuir para aumentar a quota da utilização destes modos de transportes nos concelhos da CIMAC.

Duas das linhas de orientação pressupõem o investimento na expansão e/ou requalificação das redes pedonais e cicláveis, num contexto em que é necessário garantir a visibilidade destas redes para a maior utilização destes modos.

De modo a fomentar uma maior utilização da bicicleta, propõe-se a introdução de parqueamentos junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados em que seja possível aumentar a utilização destes modos.

Outra das medidas consideradas diz respeito à introdução de bicicletas elétricas partilhadas que fomentem a utilização da bicicleta nos percursos urbanos nos concelhos com maior dinamismo demográfico e socioeconómico.

Finalmente, e com aplicação em todos os concelhos da CIMAC, propõe-se considerar o desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam os modos suaves. Estas campanhas podem ser dirigidas à população em geral, ou apenas a grupos específicos (comerciantes, estudantes universitários, alunos do ensino obrigatório, etc.).

Cofinanciado por:



Tabela 10 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 1

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	A. Promoção da QUALIDADE DE VIDA para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA das pessoas e bens	C. Promover uma UTILIZAÇÃO RACIONAL do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES	E. Promoção de um SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO	F. Contribuição para a REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS dos transportes	G. Promoção do AUMENTO DA SEGURANÇA de todos os utilizadores
1. Promover as <b>DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES</b> , reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas							
1.1 Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	■	■	■	■	■	■	■
1.2 Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	■	■	■	■		■	■
1.3 Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	■		■	■		■	■
1.4 Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	■	■	■	■	■	■	
1.5 Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	■			■	■	■	

 Muito Importante
  Importante
  Significativo



Obj. 2 | Promover SERVIÇOS DE TP DE QUALIDADE e adequados à procura

O território da CIMAC convive com alguns constrangimentos sociodemográficos e económicos, que limitam o desenvolvimento de um sistema de transporte público de qualidade. Apesar disso, é inequívoca a necessidade de se refletir sobre a possibilidade de melhorar a estruturação dos serviços de transportes coletivos intra e intermunicipais, tendo em consideração as diferentes realidades territoriais da CIM, onde os centros urbanos de menor dimensão gravitam em torno de Évora e estabelecem ligações de proximidade com os concelhos vizinhos (Borba - Vila Viçosa ou Estremoz - Borba, por exemplo).

As atuações a este nível passam sobretudo pelo desenvolvimento fino de um conceito de rede de transporte regional, o qual deverá assentar numa hierarquização da rede que permita uma leitura mais clara dos serviços existentes (e uma melhor adequação das ofertas às funções que desempenha) e na melhoria da oferta de TC nos diferentes níveis, considerando a combinação de serviços regulares (nas ligações de maior procura, designadamente entre sedes de concelho)

Cofinanciado por:

e das soluções de transportes flexíveis nas zonas de baixa densidade, que permitam assegurar o cumprimento dos critérios de serviços mínimos, com maior sustentabilidade económico-financeira.

Neste domínio é fundamental aumentar a quota de utilização dos serviços de transportes públicos urbanos em Évora que segundo os Censos de 2011 era apenas de 5%; mas para tal é necessário melhorar os serviços existentes, tornando-os mais atrativos para os clientes não habituais e que hoje se deslocam de automóvel.

As necessidades de reforço da oferta, associadas muitas vezes à existência de frotas de autocarros envelhecidas e não adequadas à realidade da crescente população idosa (bem como às exigências associadas ao transporte de crianças, que são os principais clientes do TC) exigem um esforço ao nível da renovação da frota, devendo-se aproveitar esta oportunidade para apostar em tecnologias energética e ambientalmente mais sustentáveis, mas também adequadas aos serviços a realizar.

É ainda de referir que a promoção do uso do TC passa, em boa parte, por uma melhoria da sua imagem e por uma divulgação mais eficiente dos serviços prestados, sendo também um fator determinante para o sucesso da reorganização das redes regional e urbanas que se pretendem.

Por último, o enquadramento da RTE-T favorece o estudo da viabilidade económica do reforço do transporte de passageiros nas ligações entre Évora e a Área Metropolitana de Lisboa, mas este deverá ser elaborado pelas Infraestruturas de Portugal.

Na tabela seguinte sistematiza-se as principais linhas de intervenção com vista à promoção deste objetivo específico, evidenciando-se também os seus contributos para a persecução dos objetivos estratégicos do Plano.

Cofinanciado por:



Tabela 11 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 2

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	A. Promoção da QUALIDADE DE VIDA para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA das pessoas e bens	C. Promover uma UTILIZAÇÃO RACIONAL do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES	E. Promoção de um SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO	F. Contribuição para a REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS dos transportes	G. Promoção do AUMENTO DA SEGURANÇA de todos os utilizadores
<b>2</b> Promover a existência de <b>SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE</b> e adequados à procura							
2.1 Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	■	■	■	■	■	■	
2.2 Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	■	■	■	■	■	■	
2.3 Aquisição de autocarros	■	■	■	■	■	■	
2.4 Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	■		■	■	■		
2.5 Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	■	■	■	■	■		
2.6 Estruturação da informação ao público sobre a oferta	■	■	■				
2.7 Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo	■	■	■	■	■	■	■



Muito Importante



Importante



Significativo



Obj. 3 | Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos

A promoção da intermodalidade é um dos fatores a considerar no processo de organização de um sistema de transportes mais eficaz e eficiente, sendo que, ao nível da CIMAC é necessário garantir que passageiros e utilizadores potenciais do transporte público compreendem a organização desta rede.

Para tal é necessário considerar a melhoria das condições de estadia dos passageiros nas interfaces e abrigos, mas também a melhoria dos acessos às interfaces de transportes de autocarros, automóveis, peões e/ou bicicletas.

Podem também vir a ser equacionadas soluções de bilhética integrada, quer entre os diferentes serviços de TC, quer destes com as soluções de tarifação e gestão do estacionamento. Na tabela seguinte sistematiza-se as principais linhas de intervenção.

Cofinanciado por:



Tabela 12 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 3

Objectivos Estratégicos / Objetivos Específicos	A. Promoção da QUALIDADE DE VIDA para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA das pessoas e bens	C. Promover uma UTILIZAÇÃO RACIONAL do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES	E. Promoção de um SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO	F. Contribuição para a REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS dos transportes	G. Promoção do AUMENTO DA SEGURANÇA de todos os utilizadores
<b>3</b> Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos							
3.1 Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	■	■	■	■	■		
3.2 Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)			■	■	■	■	■
3.3 Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	■	■	■	■			



Obj. 4 | Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas

A generalidade das autarquias da CIMAC considera que a acessibilidade proporcionada pelas redes rodoviárias que servem o seu concelho é adequada e não implica o desenvolvimento de grandes projetos rodoviários, tendo sido possível identificar preocupações significativas com os custos de manutenção das vias nos próximos anos.

Apesar disso, foram identificadas necessidades pontuais de melhoria das ligações rodoviárias de nível regional, mas também de construção de variantes (ou partes destas) que permitam eliminar a circulação de veículos pesados do interior nos centros urbanos e/ou a introduzir melhorias nas condições proporcionadas à circulação pedonal (p.e., de modo a ser possível construir passeios). Neste domínio, os aglomerados de Vendas Novas, Montemor-o-Novo e Estremoz registam constrangimentos significativos associados ao volume de pesados que os atravessam que importam ser tratados de modo específico.

Complementarmente, e já numa perspetiva de intervenção nos centros urbanos é pertinente a consideração de medidas que promovam a redução da capacidade/velocidade rodoviária e de melhoria da sinalética rodoviária de trânsito e de encaminhamento, nomeadamente recorrendo a soluções que contribuam para o aumento da segurança e redução dos impactes ambientais (e.g., utilização de Leds).

Cofinanciado por:



Finalmente, propõe-se considerar a existência de campanhas de sensibilização junto a condutores e na proximidade de pontos críticos, de modo a contribuir para uma utilização mais equilibrada do espaço público, em que todos sejam respeitados.

Na tabela seguinte sistematiza-se as principais linhas de intervenção.

Tabela 13 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 4

Objectivos Estratégicos / Objetivos Específicos	A. Promoção da QUALIDADE DE VIDA para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA das pessoas e bens	C. Promover uma UTILIZAÇÃO RACIONAL do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES	E. Promoção de um SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO	F. Contribuição para a REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS dos transportes	G. Promoção do AUMENTO DA SEGURANÇA de todos os utilizadores
<b>4</b> Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE							
4.1 Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	■	■				■	■
4.2 Construção de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	■	■	■			■	■
4.3 Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controlo de velocidade e aumento da segurança)	■		■	■	■		■
4.4 Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)	■	■	■			■	■
4.5 Manutenção da rede rodoviária municipal	■	■					■
4.6 Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	■		■		■		■

■ Muito Importante   ■ Importante   ■ Significativo



Obj. 5 | Desenvolver **POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS** que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada

São diversos os objetivos que podem ser associados às políticas de estacionamento, mas, entre estes, destaca-se a sua contribuição para um modelo de repartição modal mais equilibrado, bem como para a qualificação do espaço público em contexto urbano.

Para a generalidade dos concelhos da CIMAC, a pressão da procura sobre o estacionamento é moderada, apenas apresentando picos ocasionais, mas que não justificam a consideração de soluções específicas de gestão do estacionamento.

Cofinanciado por:

Apesar disso, identificaram-se situações em que valerá a pena adotar uma abordagem mais estruturada no sentido de promover uma melhor organização da oferta de estacionamento, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração ou com a introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes. Noutros casos, será necessário criar oferta de estacionamento para Park&Ride junto às interfaces de transporte ou no limite do centro urbano.

Finalmente nalguns concelhos será desejável acautelar a existência de estacionamento dedicados a utilizadores específicos, como sejam, os residentes, as pessoas com mobilidade reduzida ou os utilizadores de veículos elétricos.

Na tabela seguinte sistematiza-se as principais linhas de intervenção.

Tabela 14 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 5

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	A. Promoção da QUALIDADE DE VIDA para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA das pessoas e bens	C. Promover uma UTILIZAÇÃO RACIONAL do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES	E. Promoção de um SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO	F. Contribuição para a REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS dos transportes	G. Promoção do AUMENTO DA SEGURANÇA de todos os utilizadores
<b>5</b> Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada							
5.1 Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	■	■	■	■		■	■
5.2 Criação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviço aos TP) ou de rebatimento na proximidade dos centros urbanos	■	■	■	■			
5.3 Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos elétricos)	■	■	■		■		
5.4 Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	■	■	■			■	

Muito Importante
 Importante
 Significativo



Obj. 6 | Organização da LOGÍSTICA PRODUTIVA e MINIMIZAÇÃO OS IMPACTES ASSOCIADOS AO TRÁFEGO DE PESADOS

Para a realização do PAMUS não foi possível estudar a organização da cadeia de logística produtiva, uma vez que este tema ultrapassa o âmbito do presente estudo. Todavia, tendo presente as linhas estratégicas que defendem a descarbonização dos transportes e as orientações do PROT e da EIDT para o Alentejo Central, as quais propõem o reforço da atividade produtiva associada às zonas industriais e empresariais, considera-se essencial criar

Cofinanciado por:



as melhores condições possíveis para que o sistema logístico dos concelhos da CIMAC funcione em pleno e sem prejudicar o bom funcionamento do tecido urbano deste território.

Para tal propõe-se considerar dois tipos de linhas de intervenção; por um lado, defende-se a melhoria das acessibilidades rodoviárias às zonas industriais e empresariais que o necessitem (perspetiva da economia), mas por outro lado, recomenda-se promover o controle da circulação e estacionamento dos veículos pesados no interior dos principais aglomerados urbanos, seja para contribuir para o aumento da segurança rodoviária, seja para reduzir os impactos ambientais em meio urbano.

Na tabela seguinte sistematiza-se as principais linhas de intervenção.

Tabela 15 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 6

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	A. Promoção da QUALIDADE DE VIDA para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA das pessoas e bens	C. Promover uma UTILIZAÇÃO RACIONAL do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES	E. Promoção de um SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO	F. Contribuição para a REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS dos transportes	G. Promoção do AUMENTO DA SEGURANÇA de todos os utilizadores
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactos associados ao tráfego de pesados							
6.1 Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária	■	■				■	■
6.2 Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	■	■	■			■	■

■ Muito Importante

■ Importante

■ Significativo



Obj. 7 | Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO

De modo complementar à implementação de soluções de transporte flexível (já referido anteriormente) será interessante avaliar a possibilidade de introduzir soluções descentralizadas dos serviços e valências mais comumente solicitadas nas freguesias menos populosas e com população mais dependente (mais idosa e/ou com menores recursos económicos).

Para tal propõe-se a descentralização de alguns serviços públicos nas Juntas de Freguesia (quase como se fossem mini lojas do cidadão), o que evita a deslocação tão frequente da população à sede de concelho. Pela mesma razão, será também de considerar a implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários nas aldeias, mas o sucesso desta medida, implica garantir que as equipas que realizam estes serviços sejam flexíveis acumulando funções (p.e., a equipa de enfermagem poder marcar consultas no Centro de Saúde ou Hospital, poder cobrar os valores pela prestação do serviço, etc.).

Cofinanciado por:

Pelo contrário, outras soluções estão vocacionadas sobretudo para o contexto urbano; são estas, a aposta em sistemas de informação disponível *online* ou em aplicações móveis ou a introdução de informação em tempo real sobre a oferta de TC nas principais interfaces de transporte coletivo. Na tabela seguinte apresenta-se as principais linhas de intervenção.

Tabela 16 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 7

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	A. Promoção da QUALIDADE DE VIDA para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA das pessoas e bens	C. Promover uma UTILIZAÇÃO RACIONAL do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES	E. Promoção de um SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO	F. Contribuição para a REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS dos transportes	G. Promoção do AUMENTO DA SEGURANÇA de todos os utilizadores
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO							
7.1 Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	■	■	■		■	■	
7.2 Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	■	■			■	■	
7.3 Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	■	■		■	■		
7.4 Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	■	■		■	■		

Muito Importante  
 Importante  
 Significativo



**Obj. 8 | Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIAS TÉCNICAS E INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias**

As CIM (e as autarquias) necessitam de adquirir novas competências técnicas e instrumentais que permitam garantir um efetivo cumprimento da estratégia de mobilidade; esta questão é especialmente pertinente num contexto em que se está a iniciar a implementação do disposto no novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, o qual estabelece a transferência das competências de planeamento e gestão das redes de transporte coletivos rodoviários da Administração Central (IMT) para a CIM e autarquias e a necessidade de contratualização dos serviços públicos de passageiros até dezembro de 2019.

Este processo de transferência das competências para as autarquias e CIM necessita ainda que sejam realizados esclarecimentos adicionais sobre o modelo de financiamento destas novas estruturas. Com efeito, o RJSPTP identifica algumas das fontes de financiamento (muitas delas são taxas), mas será necessário esperar pela regulamentação específica de suporte que ainda não está disponível para clarificar este ponto.

Cofinanciado por:



Todavia, considera-se fundamental promover um maior conhecimento do sistema de transportes públicos de passageiros, e é nesse sentido que se enquadra este objetivo específico.

Nesse sentido, é essencial o desenvolvimento de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes coletivos rodoviários, bem como a capacitação das equipas técnicas que serão responsáveis por esta nova competência.

Outro dos aspetos que importa acautelar diz respeito à necessidade de melhorar a informação disponível relativamente às necessidades de transportes da população. Apenas na posse de informação quantificada, especializada e atual é que será possível estabelecer uma estratégia fundamentada e apoiada em objetivos quantitativos para cada uma destas dimensões. Assim, propõe-se o desenvolvimento das seguintes ações:

- **Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes (POT).** Num contexto em que é necessário começar a preparar o processo de contratualização do transporte coletivo é fundamental garantir que as redes que são contratualizadas são aquelas que, efetivamente, respondem à necessidade de mobilidade da população, ao mesmo tempo que se deve procurar a racionalidade dos custos associados ao desempenho destas redes. Neste domínio o POT é o instrumento adequado para garantir estes dois critérios;
- **Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transportes (PMT)** para os centros urbanos que apresentam maior complexidade do território e das relações de mobilidade e, que por isso, justificam uma abordagem mais estruturada e detalhada, apenas possível num PMT concelhio;
- **Desenvolvimento de Plano de Mobilidade para Polos Empresariais e/ou Industriais.** Este tipo de plano tem um nível de abrangência mais limitado mas, localmente, a sua implementação pode contribuir para a promoção de um modelo de repartição modal mais sustentável, contribuindo também para a melhoria da qualidade de vida das pessoas que aí trabalham;
- **Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas,** com o objetivo de reduzir a dependência dos alunos relativamente ao transporte individual e aos adultos, sendo que, nalguns casos, esta opção pode contribuir para a redução dos custos com o transporte escolar;
- **Criação de um Centro de Mobilidade** que disponibilize informação e serviços relacionados com os transportes e a mobilidade (transporte público, estacionamento, redes pedonais e cicláveis, sistemas de empréstimo de bicicletas,...). O desenvolvimento de uma ferramenta informática (acessível na internet) é um ótimo instrumento de apoio e de disseminação da informação;
- **Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade** entre a CIMAC e os municípios que a constituem, os principais operadores e gestores de transporte, mas também entre os gestores dos principais geradores da Região (e.g., Universidade, Hospital, ...). Este pacto pressupõe que todos sejam signatários de um documento com objetivos definidos,

Cofinanciado por:



comprometendo-se no desenvolvimento de ações que contribuam para uma mobilidade mais sustentável. Refira-se que, este tipo de instrumento é uma das formas mais eficazes de conseguir que, num espaço de tempo relativamente curto, seja concretizado um conjunto de ações de iniciativa pública e privada mais significativo;

- Finalmente, é considerada a criação de um Observatório da Mobilidade, o qual corresponde a uma estrutura que recolhe e analisa a informação sobre as principais dinâmicas de mobilidade e de acessibilidade e dissemina a informação junto aos principais *stakeholders* e ao público em geral, permitindo avaliar, de modo quantitativo, os principais impactos do setor dos transportes e o nível de sucesso das medidas e ações implementadas ao longo do tempo.

Tabela 17 - Linhas de intervenção associadas ao Objetivo Específico 8

Objectivos Estratégicos / Objetivos Específicos	A. Promoção da QUALIDADE DE VIDA para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA das pessoas e bens	C. Promover uma UTILIZAÇÃO RACIONAL do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES	E. Promoção de um SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO	F. Contribuição para a REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS dos transportes	G. Promoção do AUMENTO DA SEGURANÇA de todos os utilizadores
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
8.1 Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	■	■	■	■	■		
8.2 Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes		■		■	■	■	
8.3 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	■	■	■	■	■	■	■
8.4 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	■	■	■	■		■	
8.5 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	■		■	■		■	
8.6 Criação de um Centro de Mobilidade	■	■	■	■			
8.7 Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	■		■	■	■		■
8.8 Estabelecimento de um Observatório de Mobilidade	■	■	■	■	■	■	■



Cofinanciado por:



## 5.4. Abrangência das propostas

No conjunto das linhas de intervenção anteriormente identificadas existem muitas que são de aplicação transversal a todos os concelhos da CIMAC, mas outras aplicam-se preferencialmente nuns concelhos, relativamente a outros. Por outro lado, para algumas propostas, defende-se que estas devem ser concretizadas pela CIMAC (beneficiando das sinergias de uma estrutura de âmbito regional).

A avaliação seguinte tem como principal objetivo constituir um ponto de partida para iniciar o processo de validação das propostas com cada uma das autarquias e, por isso, deverá ser entendido como um exercício prévio.

Cada uma destas tabelas terá em consideração a seguinte classificação:

-  Propostas nos concelhos que não foram abrangidos por PEDU
-  Propostas nos concelhos que foram abrangidos por PEDU

Na fase seguinte do plano de ação serão aprofundadas as propostas consideradas por cada um dos concelhos.

Tabela 18- Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 1

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIMAC
1. Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas															
1.1 Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
1.2 Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas		■		■	■	■					■	■			
1.3 Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.4 Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas		■			■	■		■							
1.5 Introdução/requalificação de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados		■		■	■	■	■	■			■	■			

Cofinanciado por:

Tabela 19 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 2

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIMAC
<b>2</b> Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura															
2.1 Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC				■								■			
2.2 Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.3 Aquisição de autocarros															
2.4 Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)		■	■									■			
2.5 Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta		■				■						■	■		■
2.6 Estruturação da informação ao público sobre a oferta	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.7 Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo					■							■			

Tabela 20 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 3

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIMAC
<b>3</b> Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos															
3.1 Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.		■	■					■							
3.2 Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)															
3.3 Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados					■										

Cofinanciado por:



Tabela 21 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 4

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIMAC
<b>4</b> Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE															
4.1 Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais					■										
4.2 Construção de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal				■		■		■							
4.3 Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)						■						■			
4.4 Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)					■	■						■			
4.5 Manutenção da rede rodoviária municipal		■	■		■	■		■			■	■	■		
4.6 Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos				■								■			■

Tabela 22 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 5

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIMAC
<b>5</b> Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada															
5.1 Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração				■	■	■						■			
5.2 Criação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviços aos TP) ou de rebatimento na proximidade dos centros urbanos					■	■						■			
5.3 Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos elétricos)								■							
5.4 Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes				■	■							■			

Cofinanciado por:



Tabela 23 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 6

Objectivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIMAC
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados															
6.1 Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária				■	■										
6.2 Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados						■						■			

Tabela 24 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 7

Objectivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIMAC
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO															
7.1 Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia															
7.2 Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias				■											
7.3 Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis					■										■
7.4 Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes					■										■

Cofinanciado por:

Tabela 25 - Abrangência territorial das propostas do Objetivo Específico 8

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIMAC
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias															
8.1 Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.2 Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.3 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios					■										
8.4 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais					■							■		■	■
8.5 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.6 Criação de um Centro de Mobilidade															■
8.7 Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.8 Estabelecimento de um Observatório de Mobilidade															■

## 5.5. Indicadores de Avaliação e Estabelecimento de Metas

O **estabelecimento de metas** (indicadores de resultados) permite aferir se os objetivos são alcançados ou se, pelo contrário, os resultados ficam aquém (ou além) do esperado, como tal são, um fator essencial de definição da estratégia do plano e de posterior seleção/avaliação das propostas de intervenção.

No PO do Alentejo são considerados três indicadores de avaliação que importa ter em consideração na definição da estratégia do PAMUS; são estas:

- Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa: redução em 16,7% entre 2012 e 2023;
- Planos de Mobilidade Urbana Sustentável Implementados: 5 para o Alentejo em 2023;
- Nº de projetos de mobilidade aprovados: 25 para o Alentejo em 2023.

São vários os fatores que podem contribuir para a redução das emissões de CO<sub>2</sub>, sendo que, por absurdo, estas podem ser reduzidas por via da diminuição da mobilidade de pessoas e bens mas, na perspetiva do desenvolvimento económico da região, esta é uma tendência que deve ser fortemente contrariada.

Cofinanciado por:



Por essa razão, apresenta-se um conjunto de metas mais alargado, o qual, por um lado, permite ter uma melhor perceção de como se procederá à redução de emissões de CO<sub>2</sub> e, por outro, ajuda a validar de forma mais assertiva o contributo das propostas para a prossecução dos objetivos gerais e específicos do plano.

De notar que, com os dados disponíveis neste momento e com o tempo disponibilizado para a elaboração dos PAMUS, não é possível uma correta estimativa das reduções de CO<sub>2</sub> associadas às propostas a realizar e, a fazê-lo, tal implicaria assumir um conjunto de pressupostos que poderão enviesar os resultados, sem grande valor acrescentado.

Na Figura 9 identificam-se os principais fatores que podem contribuir para a redução da emissão do CO<sub>2</sub>. Na Tabela 26 apresentam-se as metas que se propõe considerar, identificando já os principais indicadores a monitorizar e os valores de referência e a atingir<sup>2</sup>. Com o desenvolver do plano, estas metas poderão vir a ser ajustadas e complementadas, incorporando por exemplo, alguns indicadores de realização do plano, em função do pacote de ações e propostas que venham a ser definidas.

A inclusão de uma meta relativa à inclusão social e territorial é de especial importância no território da CIMAC, onde os processos de envelhecimento populacional são muito acentuados e a coesão territorial é fundamental para o adequado desenvolvimento económico. De notar que, com exceção da meta associada a promoção da inclusão social /coesão territorial, as restantes metas têm impactos na avaliação das reduções de emissões de GEE.

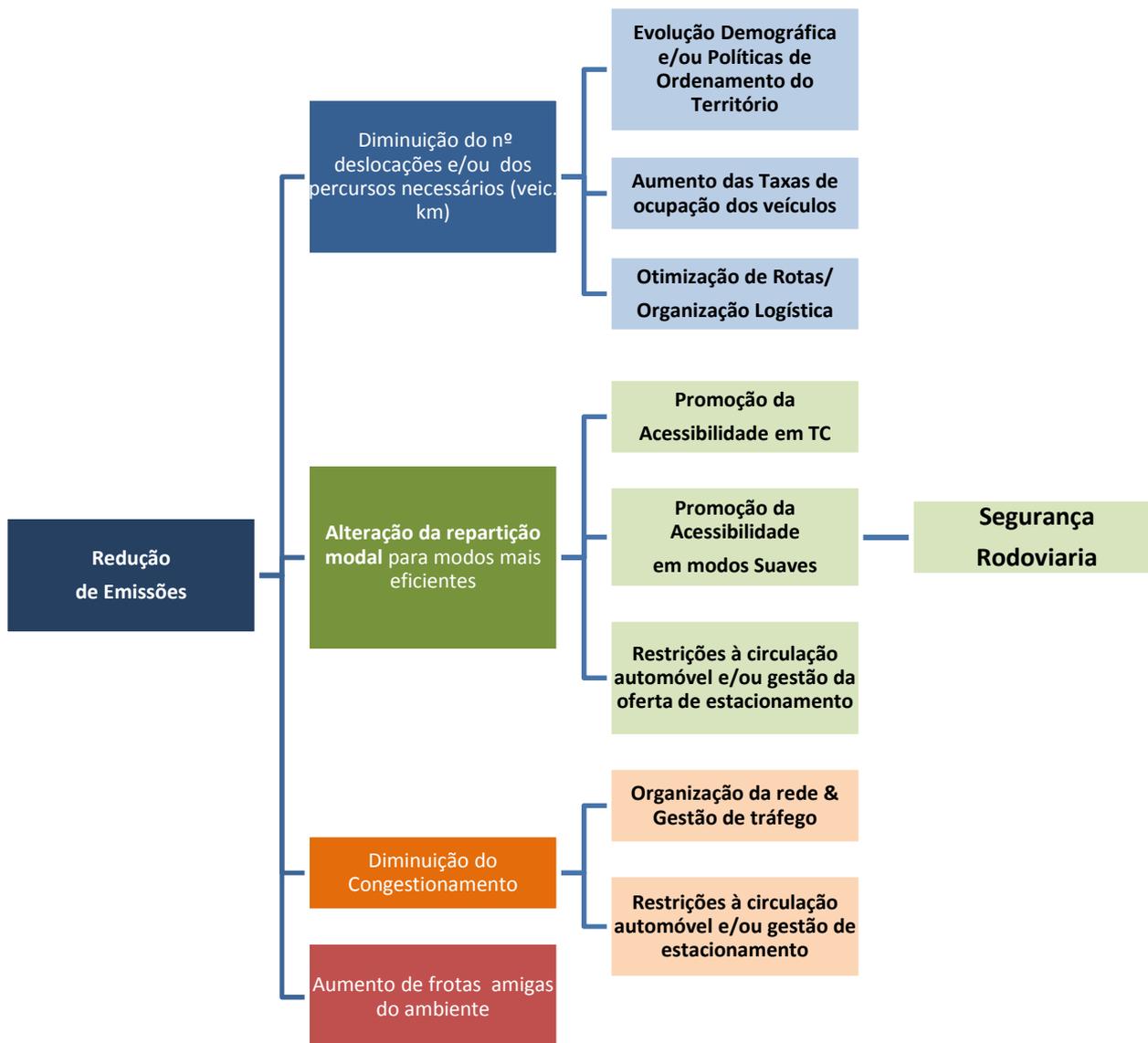
---

<sup>2</sup> Na definição das metas apresentadas, foram considerados os fatores que contribuem para a redução das emissões, bem como as indicações dos documentos do IMT, designadamente das “Diretrizes Nacionais para a Mobilidade”.

Cofinanciado por:



Figura 9 - Fatores que contribuem para a redução das emissões



Cofinanciado por:

Tabela 26 - Metas e Indicadores propostos

	Ano de referência	Valor Base	2020
<b>Alteração da Repartição Modal a favor do TC e modos suaves</b>			
% TI (transporte individual)	2011	66%	56% (-10%)
% TC (transporte coletivo)	2011	9%	13% (+4%)
% MS (modos suaves: a pé e bicicleta)	2011	23%	29%(+6%)
<b>Aumento Acessibilidade em TC</b>			
% de população servida no PE	2015	96%	98% (+2%)
% de população servida no FER	2015	93%	95% (+5%)
<b>Aumento Acessibilidade em Modos Suaves</b>			
km de rede pedonal estruturante / 100 Hab	-	n.d	x2
km de rede ciclável pedonal estruturante / 100 Hab	-	n.d	x3
<b>Melhoria da Segurança Rodoviária: vítimas em acidentes por tipologia</b>			
Mortos	2013	21	Diminuição continuada
Feridos graves	2013	69	
Feridos ligeiros	2013	559	
<b>Diminuição do nº deslocações e/ou dos percursos necessários (veic. km)</b>			
Parâmetro de avaliação qualitativa das propostas a monitorizar com base na redução efetiva das emissões			
<b>Diminuição de Congestionamento</b>			
Parâmetro de avaliação qualitativa das propostas a monitorizar com base na redução efetiva das emissões			
<b>Aumentos das frotas amigas do ambiente</b>			
Parâmetro de avaliação qualitativa das propostas a monitorizar com base na redução efetiva das emissões			
<b>Redução de Emissões</b>			
10 <sup>3</sup> Ton CO <sub>2</sub>	2009	501.7	418
<b>Promoção da Inclusão Social / Coesão Territorial</b>			
% População com acesso ao Hospital de referência com tempos de deslocação inferiores a 60 minutos	-	A definir	A definir
<b>% Frota TC adaptada a Cidadão com mobilidade reduzida</b>			
% de veículos adaptados a pessoas com mobilidade reduzida	-	n.d	A definir

Cofinanciado por:



De modo a confirmar que as metas definidas e os indicadores de síntese são adequados para avaliar os progressos face aos objetivos enunciados no âmbito do PAMUS, apresenta-se também o seu cruzamento com os objetivos estratégicos estabelecidos.

Tabela 27 - Avaliação da aderência das Metas face aos Objetivos Estratégicos

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	A. Promoção da <b>QUALIDADE DE VIDA</b> para residentes, trabalhadores e visitantes	B. Melhoria da <b>EFICIÊNCIA e da EFICÁCIA</b> das pessoas e bens	C. Promover uma <b>UTILIZAÇÃO RACIONAL</b> do transporte particular	D. Promover uma harmoniosa <b>TRANSFERÊNCIA MODAL PARA OS MODOS MAIS LIMPOS E EFICIENTES</b>	E. Promoção de um <b>SISTEMA DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE MAIS INCLUSIVO</b>	F. Contribuição para a <b>REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS</b> dos transportes	G. Promoção do <b>AUMENTO DA SEGURANÇA</b> de todos os utilizadores
I.1 Alteração da Repartição Modal a favor do TC e modos suaves	■	■	■	■	■	■	■
I.2 Aumento da acessibilidade em TC	■	■	■	■	■	■	
I.3 Aumento da acessibilidade em modos suaves	■	■	■	■	■	■	■
I.4 Melhoria da Segurança Rodoviária	■	■	■	■		■	■
I.5 Diminuição do nº deslocações e/ou dos percursos necessários (veic. km)	■	■	■	■		■	
I.6 Diminuição do Congestionamento		■	■			■	
I.7 Aumento das frotas amigas do ambiente	■	■				■	
I.8 Redução de Emissões	■	■				■	
I.9 Promoção da Inclusão Social /Coesão Territorial	■	■			■		



Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento *Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05)* definido no Sistema de Gestão da TIS.PT.

Cofinanciado por: