



Cofinanciado por:



PAMUS do Alentejo Central
Fase 3: Proposta do PAMUS-AC

Proj: 2719

F3_01



Índice

1. ENQUADRAMENTO.....	9
1.1. Âmbito territorial	10
1.2. Organização do projeto.....	11
1.3. Organização do presente relatório.....	12
2. PROPOSTAS DO PAMUS-AC	13
2.1. Enquadramento	13
2.2. Obj1: Promover as deslocações em modos suaves	14
2.2.1. Breve enquadramento	14
2.2.2. LI 1.1 e 1.2: Construir e/ou requalificar a rede pedonal e a rede ciclável	14
2.2.3. LI 1.3: Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves	37
2.2.4. LI 1.4: Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	38
2.2.5. LI 1.5: Introdução de parqueamentos de bicicletas	41
2.3. Obj2: Promover a existência de serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura	44
2.3.1. Breve enquadramento	44
2.3.2. LI 2.1: Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	45
2.3.3. LI 2.2: Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	47
2.3.4. LI 2.3: Aquisição de autocarros	49
2.3.5. LI 2.4: Melhoria da rede de paragens e interfaces	51
2.3.6. LI 2.5: Inserção de Transportes Flexíveis	53
2.3.7. LI 2.6: Melhoria da informação ao público.....	58
2.3.8. LI2.7: Estudo da Viabilidade Económica da melhoria de serviço de passageiros da Linha do Alentejo	62
2.4. Obj3: Promover a intermodalidade no sistema de transportes coletivos	62
2.4.1. Breve enquadramento	62
2.4.2. LI3.1: Criação e/ou requalificação das interfaces de transporte existentes	63
2.4.3. LI3.2: Requalificação e/ou Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes	65
2.4.4. LI3.3: Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados.....	66

Cofinanciado por:



2.5. Obj4: Estratégia articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas	67
2.5.1. Breve enquadramento	67
2.5.2. LI4.1: Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	68
2.5.3. LI4.2: Construção e/ou melhoria de variantes rodoviárias	70
2.5.4. LI4.3: Redução do perfil rodoviário e/ou introdução de medidas para controle de velocidade e aumento da segurança rodoviária	73
2.5.5. LI4.4: Melhoria da sinalética rodoviária	75
2.5.6. LI4.5: Manutenção da rede rodoviária municipal	80
2.5.7. LI4.6: Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos ..	88
2.5.8. LI4.7: Acessibilidades a polos estruturantes regionais.....	89
2.5.9. LI4.8: Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados.....	89
2.6. Obj5: Desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada	90
2.6.1. Breve enquadramento	90
2.6.2. LI5.1: Organização da oferta de estacionamento.....	90
2.6.3. LI5.2: Criação de oferta de estacionamento	92
2.6.4. LI5.3: Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos	95
2.6.5. LI5.4: Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	97
2.6.6. LI5.5: Introdução de Postos de Carregamento de Veículos Eléctricos	99
2.7. Obj6: Organização da logística e minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados	99
2.7.1. Breve enquadramento	99
2.7.2. LI6.1: Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária	100
2.7.3. LI6.2: Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	101
2.7.4. LI6.3: Parque de estacionamento para pesados	102
2.8. Obj7: Aposta em medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação.....	103
2.8.1. Breve enquadramento	103
2.8.2. LI7.1: Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	104
2.8.3. LI7.2: Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros nas aldeias	106
2.8.4. LI7.3: Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis	106
2.8.5. LI7.4: Informação sobre a oferta de TC disponível na interface de transportes	108
2.9. Obj8: Aquisição de novas competências técnicas e instrumentais pela CIM e autarquias	109
2.9.1. Breve enquadramento	109

Cofinanciado por:



2.9.2. Criação de estruturas na CIMAC e nas autarquias	110
2.9.3. LI8.1: Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	112
2.9.4. LI8.2: Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	113
2.9.5. LI8.3: Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	113
2.9.6. LI8.4: Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	114
2.9.7. LI8.5: Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	116
2.9.8. LI8.6: Criação de um Centro de Mobilidade	118
2.9.9. LI8.7: Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	120
2.9.10. LI8.8: Criação de um Observatório de Mobilidade	121

Cofinanciado por:



Índice de Tabelas:

Tabela 1 - Objetivo específico 1: Promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas	14
Tabela 2 - LI 1.1: Construir e/ou requalificar a rede pedonal	16
Tabela 3 - LI 1.2: Construir e/ou requalificar a rede ciclável.....	28
Tabela 4 - LI 1.1 e 1.2: Construir e/ou requalificar a rede pedonal e a rede ciclável.....	33
Tabela 5 - Número de bicicletas partilhadas e respetivos parqueamentos referidos nas propostas	39
Tabela 6 - LI 1.4: Sistemas de bicicletas partilhadas, por município	40
Tabela 7 - LI 1.5: Parqueamentos de bicicletas, por município.....	43
Tabela 8 - Objetivo específico 2: Promover a existência de serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura.....	45
Tabela 9 - LI 2.1: Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC.....	46
Tabela 10 - LI 2.3: Aquisição de autocarros	50
Tabela 11 - LI 2.4: Melhoria da rede de paragens e de interfaces.....	52
Tabela 12 - Requisitos tecnológicos associados ao transporte a pedido.....	56
Tabela 13 - Objetivo específico 3: Promover a intermodalidade no sistema de transportes coletivos	63
Tabela 14 - LI 3.1: Construção de novas interfaces de transporte existentes.....	63
Tabela 15 - LI 3.1: Requalificação das interfaces de transporte existentes	64
Tabela 16 - LI 3.2: Requalificação e/ou Criação dos acessos rodoviários à interface de transporte.....	65
Tabela 17 - Objetivo específico 4: Estratégia articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas	67
Tabela 18 - LI 4.1: Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais.....	68
Tabela 19 - LI 4.2: Construção e/ou melhoria de variantes rodoviárias	70
Tabela 20 - LI 4.3: Redução do perfil rodoviário e/ou introdução de medidas de controle de velocidade e aumento da segurança rodoviária	74
Tabela 21 - LI 4.4: Melhoria da sinalética rodoviária	77

Cofinanciado por:



Tabela 22 - Resumo quantitativo das melhorias de sinalização (excepto sinalização horizontal)	79
Tabela 23 - LI 4.5: Manutenção da rede rodoviária municipal	80
Tabela 24 - LI 4.7: Acessibilidades a polos estruturantes	89
Tabela 25 - Objetivo específico 5: Desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada	90
Tabela 26 - LI 5.1: Organização da oferta de estacionamento	91
Tabela 27 - LI 5.2: Criação da oferta de estacionamento	93
Tabela 28 - LI 5.3: Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos	95
Tabela 29 - LI 5.4: Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	98
Tabela 30 - Objetivo específico 6: Organização da logística e minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados	100
Tabela 31 - LI 6.1: Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária.....	100
Tabela 32 - LI 6.2: Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados....	101
Tabela 33 - LI6.3: Parque de estacionamento para pesados.....	102
Tabela 34 - Objetivo específico 7: Aposta em medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação	104
Tabela 35 - LI 7.1: Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	105
Tabela 36 - Estabelecimentos de ensino por concelho em que se recomenda a realização de um PME.....	118

Cofinanciado por:



Índice de Figuras

Figura 1 - Âmbito Territorial	10
Figura 2 - Organização do projeto.....	11
Figura 3 - Objetivos específicos do PAMUS	13
Figura 4 - Alandroal: Proposta de intervenção na rede pedonal.....	24
Figura 5 - Arraiolos: Proposta de intervenção na rede pedonal.....	24
Figura 6 - Borba: Proposta de intervenção na rede pedonal.....	25
Figura 7 - Évora: Proposta de intervenção na rede pedonal.....	25
Figura 8 - Montemor-o-Novo: Proposta de intervenção na rede pedonal.....	26
Figura 9 - Mora: Proposta de intervenção na rede pedonal.....	27
Figura 10 - Redondo: Proposta de intervenção na rede pedonal	27
Figura 11 - Alandroal: Proposta de rede ciclável	30
Figura 12 - Arraiolos: Proposta de rede ciclável	30
Figura 13 - Estremoz: Proposta de rede ciclável.....	31
Figura 14 - Mora: Proposta de rede ciclável	32
Figura 15 - Viana do Alentejo: Proposta de rede ciclável.....	32
Figura 16 - Vila Viçosa: Proposta de rede ciclável.....	33
Figura 17 - Montemor-o-Novo: Proposta de intervenção na rede pedonal	37
Figura 18 - Redondo: Proposta de introdução de um sistema de bicicletas partilhadas.....	41
Figura 19 - Linha Trevo, em Évora	46
Figura 20 - Exemplo do sistema de realização de reservas do Transporte a Pedido do Médio Tejo	54
Figura 21 - Mapa da rede de Transporte a Pedido no concelho de Mação.....	57
Figura 22 - Exemplo de mapa de rede (Spidermap) centrado na paragem da Carris.....	60
Figura 23 - Portal de informação de transportes da Autoridade de transportes de Madrid	60
Figura 24 - Portal de informação de transportes da Autoridade de transportes de Madrid	61

Cofinanciado por:



Figura 25 - Évora: Proposta de melhorias das acessibilidades.....	69
Figura 26 - Arraiolos: Proposta de construção de variante	72
Figura 27 - Vila Viçosa: Proposta de construção de variante	72
Figura 28 - Montemor-o-Novo: Proposta de construção de variante	73
Figura 29 - Proposta de organização do sistema de sinalização e sinalética	76
Figura 30 - Alandroal: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal	85
Figura 31 - Borba: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal e construção de variante	85
Figura 32 - Mora: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal e construção de variante	86
Figura 33 - Portel: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal	86
Figura 34 - Redondo: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal e construção de ligações.....	87
Figura 35 - Viana do Alentejo: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal e construção de variante	88
Figura 36 - Exemplos de soluções de tecnologias de informação sobre a oferta de estacionamento em parque	97
Figura 37 Exemplo de Unidade Móvel de Atendimento implementada em Vieira do Minho	105
Figura 38 Exemplo de informação providenciada através de aplicações móveis (Madrid)	107
Figura 39 Exemplo de informação providenciada através de aplicações móveis (Porto).....	108
Figura 40 - Valências técnicas a considerar.....	110
Figura 41 Vertentes a considerar na capacitação das Autoridades de Transporte	111
Figura 42 - Sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos.....	112
Figura 43 Exemplo da evolução da repartição modal dos alunos entre os 5 e os 16 anos no Hampshire..	116
Figura 44 Brochura do programa “School Travel Plan” da região de Wellington (Nova Zelândia).....	117
Figura 45 Manual do projeto Pedibus desenvolvido em Lisboa, CML/TIS.....	117
Figura 46 Papel do Observatório da Mobilidade	122

Cofinanciado por:



1. Enquadramento

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 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.

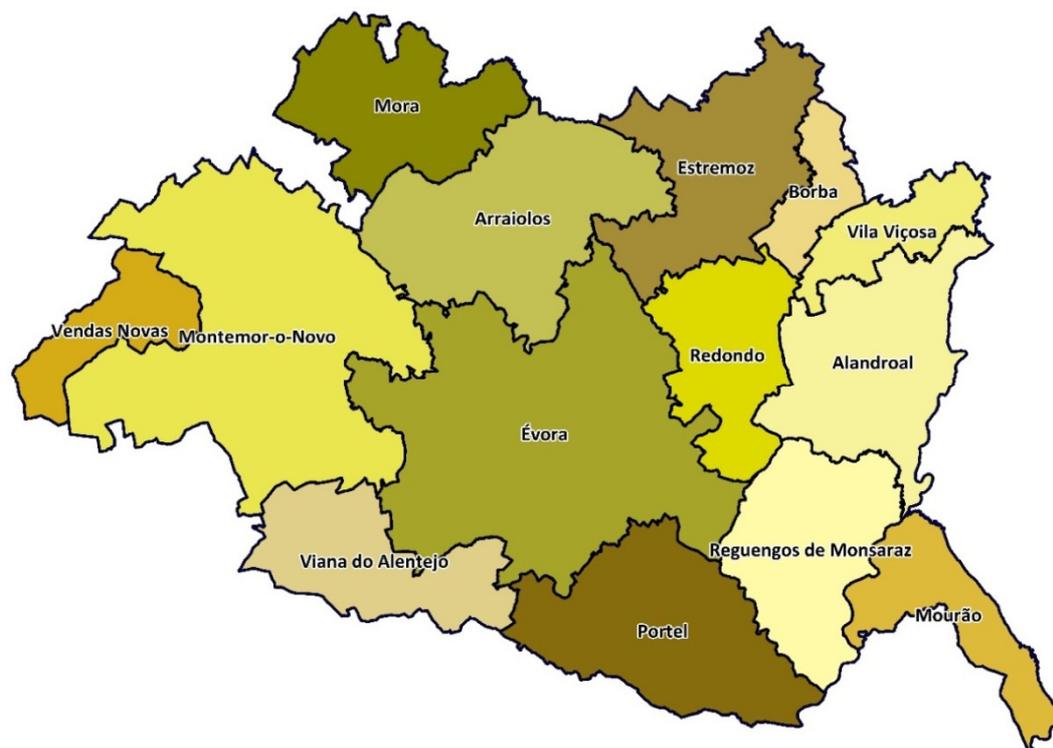
Cofinanciado por:



1.1. Âmbito territorial

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

Figura 1 - Âmbito Territorial



A atual configuração desta comunidade 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.

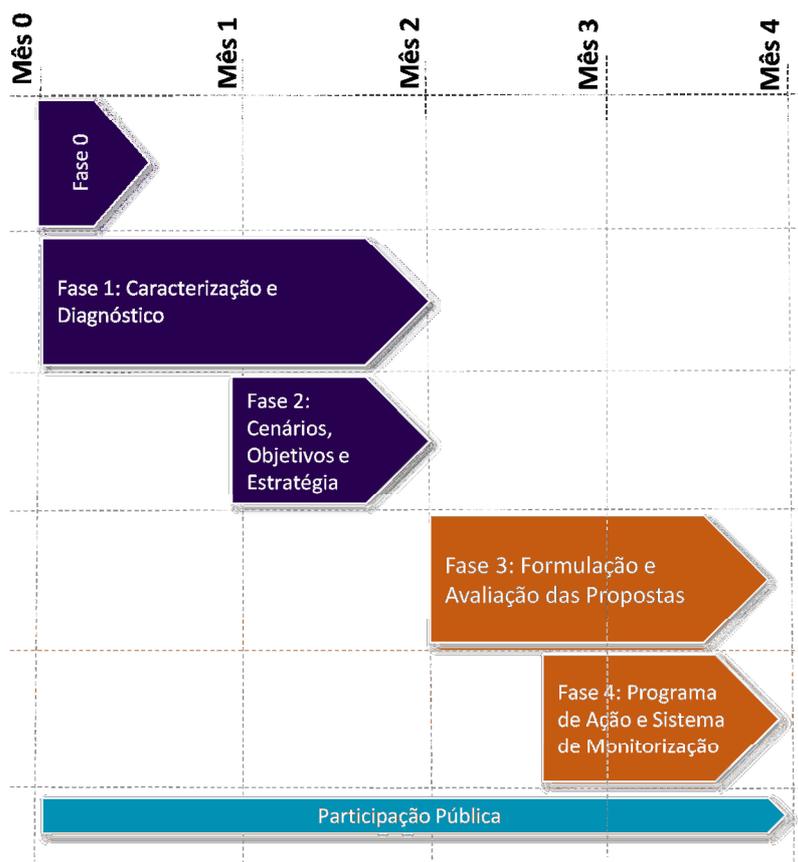
Cofinanciado por:



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. Foi nesta fase que se realizou 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 solicitou 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 procedeu-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 foram identificados os principais problemas e prioridades, tendo-se optado por uma abordagem SWOT de modo a facilitar 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 foram desenvolvidos os cenários futuros a considerar, afinados os objetivos do PAMUS e respetivas metas e apontadas as principais linhas estratégicas a reter no 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;
- **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 procurou-se ter presente uma componente de **Participação pública**, tendo-se procurado dar conhecimento das diferentes fases do plano aos principais *stakeholders* e recolhido a sua opinião.

1.3. Organização do presente relatório

O presente relatório apresenta os principais resultados da **Fase 3: Propostas do PAMUS**; este relatório foi desenvolvido em estreita colaboração com as autarquias da CIMAC e reflete de modo tão fiel quanto possível, as propostas que estas pretendem desenvolver nos próximos anos.

De modo a operacionalizar o processo de construção deste pacote de propostas, e porque se tratou de um processo iterativo de trabalho conjunto entre a equipa de consultores e cada uma das autarquias, optou-se por reproduzir neste relatório a estrutura utilizada neste processo, no qual se seguiu a lógica de definição dos objetivos específicos, linhas de orientação e propostas por município.

Neste relatório detalham-se as propostas consideradas para cada concelho, procurando-se ter uma visão de conjunto das iniciativas planeadas para os próximos anos, em cada concelho e pela CIMAC.

Cofinanciado por:



2. Propostas do PAMUS-AC

2.1. Enquadramento

O presente capítulo descreve o conjunto de propostas que são defendidas no PAMUS para a CIMAC, tendo em consideração as aspirações de cada um dos concelhos no que respeita à sua estratégia de planeamento e gestão do sistema de mobilidade e transportes.

O seu desenvolvimento, e tendo em consideração o curto espaço de tempo em que teve de ser realizado, apenas foi possível porque consultores e autarquias trabalharam, em conjunto, num processo iterativo de construção das propostas de intervenção.

O processo de construção do pacote de propostas do PAMUS adotou uma abordagem do tipo *top-down*, em que numa primeira fase se estabeleceram os objetivos específicos e as respetivas linhas de intervenção prioritárias, e em seguida, se desenvolveram as propostas de intervenção em cada um dos municípios e à escala da CIM. Para a organização do presente capítulo, optou-se por respeitar esta estrutura de abordagem, de modo a que fosse mais facilmente reconhecida pelos seus intervenientes diretos, i.e., as autarquias e a CIMAC.

A figura seguinte apresenta os objetivos específicos do PAMUS, os quais serão declinados nas linhas de intervenção prioritária já anteriormente identificadas no relatório da Fase 2, relativo à “Identificação dos cenários, objetivos e identificação da estratégia” e serão traduzidas em propostas concretas para cada um dos municípios da CIMAC.

Figura 3 - Objetivos específicos do PAMUS



Cofinanciado por:

2.2. Obj1: Promover as deslocações em modos suaves

2.2.1. Breve enquadramento

No presente ponto descrevem-se as principais iniciativas consideradas para promover as deslocações em modos suaves, as quais estão organizadas tendo em consideração cinco linhas de orientação fundamentais:

Tabela 1 - Objetivo específico 1: Promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas

Objetivo específico e linhas de orientação	
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

As linhas de orientação 1.1. e 1.2 são tratadas em conjunto uma vez que, nalguns casos a proposta de rede engloba as componentes pedonal e ciclável, num único projeto. Seguidamente, descrevem-se as propostas que serão consideradas por cada um dos concelhos da CIMAC.

2.2.2. LI 1.1 e 1.2: Construir e/ou requalificar a rede pedonal e a rede ciclável

Do diagnóstico realizado verifica-se que as deslocações a pé têm vindo a perder importância nos movimentos pendulares, sendo que, no conjunto dos concelhos da CIMAC, o modo “andar a pé” perdeu 32% dos seus utilizadores pendulares, entre 2001 e 2011, passando de uma quota de 31% para 23%. A bicicleta apresenta um peso residual nos movimentos casa - trabalho e casa-estudo, verificando-se que apenas 1,8% dos movimentos pendulares em 2011 eram realizados neste modo.

Complementarmente, existe um elevado peso e intensidade de deslocações intra freguesia realizadas em automóvel que, pela sua menor extensão, poderiam ser efetuadas a pé ou de bicicleta com vantagens para o ambiente, saúde e qualidade de vida.

Cofinanciado por:



A inversão destas tendências passa prioritariamente pela qualificação e expansão das redes pedonal e ciclável estruturante dos aglomerados urbanos, melhorando não só as suas condições de segurança e de conforto, mas também a atratividade dos percursos de ligação entre os principais polos geradores de deslocações. Paralelamente, a um nível mais geral, importa também introduzir medidas de acalmia de tráfego nos aglomerados atravessados por estradas nacionais e regionais, de modo a incrementar a segurança rodoviária e a defesa dos modos suaves, bem como a incentivar a criação de zonas de coexistência especialmente nos centros históricos e cívicos.

Diretamente relacionado com o modo pedonal e, face aos elevados níveis de envelhecimento populacional, recomenda-se a implementação extensiva de medidas que promovam acessibilidade a pé para todos e qualificação dos espaços públicos, assegurando o cumprimento do DL 163/2006.

O incremento do uso da bicicleta como modo de transporte quotidiano passará, para além do desenvolvimento de percursos cicláveis com condições de conforto e segurança dentro dos aglomerados urbanos (prioritariamente integrados na rede estruturantes de modos suaves), também por dotar os aglomerados de infraestruturas de apoio à utilização da bicicleta (e.g., parqueamentos de bicicletas), como pelo desenvolvimento de medidas que promovam a sua banalização, atuando designadamente ao nível da promoção de serviços de aluguer de bicicletas públicas e na promoção de circuitos de lazer que fomentem o hábito de utilização da bicicleta.

Por último, porque se constata que existe uma forte incidência de estudantes que se deslocam de automóvel para a escola, devem ainda ser tomadas medidas específicas que promovam uma maior autonomia e segurança nos percursos casa-escola realizados em modos suaves ou em transporte coletivo.

A necessidade de intervir na **qualificação e expansão da rede estruturante de modos suaves** é uma ação que, de forma mais ou menos intensa, abrange todos concelhos da CIMAC, importando prioritariamente assegurar a qualificação pedonal das zonas com maior concentração de comércio e serviços, das zonas em que se localizam os principais geradores de deslocações (públicos e privados) e do espaço urbano em que se inscrevem as interfaces de transporte. Sempre que adequado e pertinente a intervenção na rede pedonal deve ser acompanhada por soluções que incentivem também o uso das bicicletas, ou seja, percursos cicláveis, os quais, em função dos volumes de circulação rodoviária e da velocidade permitida nas vias, poderão assumir diferentes características: vias banalizadas (permitem a coexistência com o tráfego rodoviário), faixas cicláveis (em espaço próprio mas inseridas nas vias rodoviárias) ou pistas cicláveis (em espaço canal próprio).

Importa referir que o projeto de requalificação do corredor ferroviário desativado para a implementação de uma Ecopista é entendido como essencial pelos municípios servidos por este corredor, nomeadamente pelos municípios do Alandroal, Borba, Estremoz, Mora e Vila Viçosa. Nalgumas partes desta Ecopista, trata-se de investir numa rede com funções de lazer, mas noutras, esta ligação pode ser utilizada nos movimentos entre aglomerados e as zonas industriais respetivas e, portanto apresenta funções de serviço à mobilidade quotidiana.

Na Tabela 2 e Tabela 3 apresentam-se as propostas de construção e/ou requalificação da rede pedonal e ciclável, respetivamente. A Tabela 4 apresenta a síntese das propostas que envolvem a criação integrada das redes pedonais e cicláveis.

Cofinanciado por:

Tabela 2 - LI 1.1: Construir e/ou requalificar a rede pedonal

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Centro Urbano do Alandroal	Construir / requalificar a rede pedonal do Alandroal	A CM de Alandroal pretende requalificar os percursos pedonais no centro do Alandroal, o que irá contribuir para a realização de um maior número de deslocações a pé. Estas ruas estão já identificadas no Plano de Promoção de Acessibilidades para Todos desenvolvido pelo município ao abrigo do programa Rampa.
Arraiolos	Concelho de Arraiolos	Construir / requalificar a rede pedonal que estabelece a ligação do bairro da Barreta aos equipamentos públicos	A CM de Arraiolos pretende requalificar o seu espaço pedonal de modo a que sejam incentivadas as deslocações a pé nas ligações do bairro da Barreta aos equipamentos públicos. Esta intervenção abrange um percurso com cerca de 2 km de extensão.
Arraiolos	Freguesia do Vimieiro	Continuação da construção de pedovia já existente no Vimieiro	A CM de Arraiolos pretende requalificar o espaço pedonal no Vimieiro de modo a incentivar as deslocações a pé. Esta proposta implica intervir num percurso com cerca de 500 metros.
Borba	Centro Urbano de Borba	Construir / requalificar a rede pedonal no centro urbano de Borba	A autarquia propõe intervir num conjunto de vias do seu centro urbano, destacando-se, entre estas, a Rua de S. Bartolomeu (entronca na Rua Dr. Ramos d'Abreu / Rua 13 de Janeiro), a intervenção entre o Largo Gago Coutinho e a bifurcação da R. Marquês de Marialva com R. Montes Claros, a Rua 13 de Janeiro, a Rua Dr. Ramos d'Abreu, a Rua António Joaquim da Guerra, a Rua José de Sousa Carvalho, a Rua Combatentes do Ultramar, a Rua Padre Bento Pereira, a Rua Nunes da Silva e a Rua Monturo Alto. Em todas estas ruas, serão introduzidas passadeiras acessíveis.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Intervenção na área pedonal e de estacionamento no Largo General Graça	Com esta proposta, a autarquia pretende reformular a circulação e o estacionamento no Largo General Graça, de modo a aumentar o espaço de circulação e estadia dos peões.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Intervenção estruturante na rede pedonal do centro histórico de Estremoz	Requalificação dos percursos pedonais no Largo Luís de Camões, no Largo Espírito Santo, no Largo da República, na Rua 5 de Outubro, na Rua Magalhães de Lima, na Rua Vasco da Gama, na Rua 31 de Janeiro e no Largo Dragões de Olivença.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Estremoz	Centro urbano de Evoramonte	Intervenção na rede pedonal do centro histórico de Evoramonte	Com esta operação pretende-se a requalificação dos percursos pedonais de acesso ao castelo.
Estremoz	Centro urbano de Veiros	Intervenção na rede pedonal do centro histórico de Veiros	Esta proposta pressupõe a requalificação pedonal da Rua Envolvente ao Castelo, Travessa do Castelo, Jardim da Senhora do Mileu, Largo 25 de Abril, Rua das Paias, Rua do Outeiro e Rua Nossa Senhora do Mileu.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Rossio Marquês de Pombal – Mercado de produtos endógenos	Esta proposta passa pelo encerramento ao trânsito da via junto aos Paços do Concelho e pela recuperação do espaço público envolvente a este e ao coreto. Para além da qualificação dos percursos pedonais e espaço público, propõe-se a melhoria do mobiliário urbano em todo o espaço, incluindo a introdução de quiosques de venda de produtos endógenos.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros no centro de Estremoz	Com esta proposta propõe-se tornar pedonal a Rua de Santo André, a qual é uma das principais artérias comerciais da cidade e serve o Tribunal. Com esta intervenção, a autarquia tem como objetivo resolver o atual problema de estacionamento ilegal (o qual provoca congestionamento no atravessamento do centro). Para além de procurar aumentar o número de deslocações a pé no centro de Estremoz, esta proposta tem também como objetivo, a dinamização do comércio local.
Évora	Centro Urbano de Évora (União das Freguesias de Bacelo e Senhora da Saúde)	Introdução de um corredor pedonal entre a Rua de Aviz, entrada pedonal norte do CHE e o Bairro do Bacelo, até à Estrada da Chainha – CM1097	A CM de Évora pretende criar um corredor pedonal que incentive a realização de um maior número de deslocações a pé entre os bairros residenciais periféricos e o centro histórico.
Évora	Junta de Freguesia de São Bento do Mato	Requalificação da acessibilidade pedonal na Rua João José Perdigão e Rua Engenheiro José Frederico Ulrich, oferecendo continuidade e conforto ao peão.	A CM de Évora pretende requalificar a sua rede pedonal, de modo a incentivar a realização de um maior número de deslocações a pé em segurança e com conforto.

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Évora	União das Freguesias de S. Sebastião da Giesteira e Nossa Sra. da Boa-fé	Requalificação da acessibilidade pedonal do corredor de S. Sebastião da Giesteira, ligando a entrada principal da freguesia ao JI, à EB1 e ao Parque Infantil, oferecendo continuidade e conforto ao peão.	A CM de Évora pretende criar um corredor pedonal de ligação ente o Largo Pedro Coelho, Rua da Sociedade, Praceta da Alegria e Rua da Escola, incentivando as deslocações em modo pedonal em segurança
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação da acessibilidade pedonal das portas do centro histórico de Évora à Praça do Giraldo	Esta proposta tem como objetivo promover o modo pedonal em detrimento da utilização do transporte individual no centro histórico da cidade, zona de maior pressão automóvel.
Évora	S. Miguel de Machede	Requalificação da acessibilidade pedonal na ligação entre S. Miguel de Machede e a EB1.	A CM de Évora pretende criar um corredor pedonal em segurança que promova a ligação entre a entrada de São Miguel de Machede e a EB1 existente.
Montemor-o-Novo	Concelho	Construir / requalificar a rede pedonal nos aglomerados que são atravessados por IC e ER.	Montemor-o-Novo pretende requalificar a rede pedonal, de modo a que sejam incentivadas as deslocações a pé, em segurança, nos aglomerados atravessados pelos IC e ER, nomeadamente através da construção de passeios e/ou outras intervenções que contribuam para a segregação da circulação pedonal da viária. A autarquia pretende melhorar a circulação pedonal nos aglomerados de Foros de Vale de Figueira (IC 10/EN114), Ciborro (ER2 / Avenida Nacional), Lavre (IC10 / EN114), S. Geraldo (ER2), Fazendas do Cortiço (ER2), Cortiçadas de Lavre (EM530 / Rua das Cortiçadas). No total, está prevista a qualificação pedonal em cerca de 8 km de via.
Mourão	Centro urbano de Mourão	Pedonalização da Rua 9 de abril e do arruamento a norte da Praça da República	A CM de Mourão pretende requalificar o espaço pedonal nestas vias, de modo a incentivar as deslocações a pé no centro do aglomerado.
Mora	Centro Urbano de Mora	Construir / requalificar a rede pedonal das ruas no centro urbano de Mora	A CM de Mora pretende requalificar os percursos pedonais nas seguintes vias: Estrada do Vale da Bica, Estrada do Vale de Mora, Estrada dos Foros, Estrada da Quinta Seca, Bairro da Misericórdia, Estrada das Cabeceiras, Estrada da EPAC, Rua de S. João, Rua de Cabeção/Sopragol, Estrada Velha do Couço.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Portel	Área urbana de Monte do Trigo	Requalificar a Rua de Évora (em Monte do Trigo), criando um percurso pedonal acessível entre o Parque Desportivo, a Extensão de Saúde e a Junta de Freguesia.	A CM de Portel pretende requalificar este percurso pedonal de modo a incentivar as deslocações a pé, assegurando a acessibilidade a indivíduos com mobilidade condicionada. Com esta intervenção serão criados passeios e introduzidas passadeiras nos arruamentos com maior intensidade de tráfego.
Portel	Área urbana de Monte do Trigo	Construir e requalificar a rede pedonal entre a Escola EB1/JI de Monte do Trigo e o Pavilhão Gimnodesportivo.	A CM de Portel pretende requalificar os percursos pedonais da Travessa da Escola, Rua do Rossio e Rua do Grupo Desportivo de Monte do Trigo. Enquadrada nesta intervenção, pretende-se construir o acesso da Rua do Grupo Desportivo de Monte do Trigo até ao Pavilhão Gimnodesportivo, incentivando as deslocações pedonais neste aglomerado. Esta rede será desenvolvida de modo a cumprir o disposto no DL 163/2006.
Portel	Área urbana de Vera Cruz	Requalificar a Rua de Santo António, Largo do Rossio e Rua da Oliveirinha, para assegurar a circulação pedonal em segurança entre a Escola EB1/JI e a área de serviços onde se encontram a Junta de Freguesia e o Centro Comunitário de Vera Cruz.	A CM de Portel pretende requalificar os percursos pedonais estruturantes no aglomerado de Vera Cruz, de modo a incentivar a realização de um maior conjunto de deslocações pedonais neste aglomerado. Com esta intervenção serão criados passeios e introduzidas passadeiras acessíveis no arruamento principal.
Redondo	Centro urbano de Redondo	Construir / requalificar a rede pedonal do centro urbano do Redondo	A autarquia pretende requalificar a rede pedonal da sede do concelho, num total de 11,7 km, o que contribuirá para incentivar de modo significativo as deslocações a pé.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Requalificação dos percursos pedonais na Rua 1.º de Maio, Largo do Poço do Príncipe, Rua Joaquim Agostinho, Rua do Ultramar e Rua de S. Marcos do Campo.	Requalificação do percurso pedonal (com cerca de 1 km) que estabelece a ligação entre alguns dos principais polos geradores do aglomerado, destacando-se entre estes, a Câmara Municipal, os CTT, as entidades bancárias, a EB2 e o Centro de Saúde
Reguengos de Monsaraz	Concelho	Requalificação pedonal da ligação do Telheiro a Monsaraz.	A requalificação da Ladeira do Berço permite a ligação a pé entre o Telheiro e Monsaraz, de forma mais direta e rápida e por isso, a autarquia pretende qualificar este percurso pedonal.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Reguengos de Monsaraz	Freguesia de Corval	Intervenções nos percursos pedonais que se desenvolvem ao longo das Ruas Professor Cândido, de S. Pedro e António Jacinto Rosa, as quais integram o núcleo mais antigo da aldeia e estabelecem a ligação entre o centro e a periferia da aldeia, incluindo a ligação ao cemitério e à casa mortuária.	Pretende-se promover os principais circuitos pedonais no centro do aglomerado e deste com os equipamentos da periferia, de modo a promover uma mobilidade mais sustentável e a garantir a segurança para todos.
Reguengos de Monsaraz	União de Freguesias de Campo e Campinho	Intervenções nos percursos pedonais que se desenvolvem ao longo da Rua 25 de Abril e nos Largos 1.º de Maio e do Forno.	Estas ruas integram o núcleo mais antigo da aldeia e promovem a ligação entre o centro e a periferia da aldeia. Pretende-se criar circuitos pedonais que promovam a mobilidade sustentável, o estacionamento regrado e uma maior segurança para todos.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Intervenções na rede pedonal na zona a norte da Escola EB1, em Reguengos de Monsaraz	Com esta proposta pretende-se melhorar a ligação pedonal do centro da cidade até à EM514 passando pela Escola EB1, promovendo a mobilidade sustentável, o estacionamento regrado e promovendo o aumento da segurança para todos.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Regeneração Urbana do Parque do Rossio, aumentando a área pedonal, o conforto e a segurança.	Com esta proposta, os passeios serão aumentados e serão garantindo os critérios de acessibilidade estabelecidos pelo DL163/2006.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Regeneração Urbana da Praça da Liberdade, privilegiando os percursos pedonais.	A regeneração urbana da Praça da Liberdade tem como objetivos subjacentes, a devolução deste espaço à utilização pedonal, plurigeracional e multifuncional.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Regeneração Urbana do Largo da República, privilegiando os percursos pedonais.	A regeneração urbana do Largo da República tem subjacentes como vetores principais, a devolução deste espaço à utilização pedonal, plurigeracional e multifuncional
Reguengos de Monsaraz	São Pedro do Corval	Regeneração do Centro Histórico de São Pedro do Corval	Esta proposta pretende valorizar o espaço público da Praça Manuel Fialho Recto, nomeadamente através da sobrelevação dos arruamentos da praça, dando prioridade à acessibilidade pedonal em detrimento da circulação automóvel. Esta proposta reorganiza também o estacionamento e a localização das paragens de autocarros.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Requalificação de Vias urbanas principais com vista à promoção de meios de mobilidade suaves	Com esta proposta o município de Vendas Novas, pretende intervir em vias do centro urbano que considera pertinentes e susceptíveis de oferecer uma melhor qualidade de utilização para as pessoas que se deslocam em modos suaves. Assim, as ações caracterizam-se por intervenções no espaço público, de modo a criar condições de conforto e segurança para a utilização dos modos suaves (pedonal e ciclável). Prevêm-se diversas intervenções que incluem o alargamento de passeios, da acalmia de tráfego, criação de sentidos únicos, redução da velocidade, e da melhoria da compatibilização dos diferentes meios de mobilidade urbana. As vias assinaladas são Av. Marechal Craveiro Lopes, Rua Almirante Gago Coutinho, Rua Capitão Janeiro Santana, Rua Luís António, Av 25 de Abril - Fase 2(subsequente à Fase 1 enumerada neste relatório, na tabela 4), Rua Catarina Eufémia e Av. da Misericórdia.
Viana do Alentejo	Freguesia de Alcáçovas	Requalificação da rede pedonal do centro urbano das Alcáçovas	A requalificação do centro histórico das Alcáçovas, que compreende uma área aproximada de 13.200 m ² , tem como objetivo intervir o espaço público que engloba a Praça da República até à Igreja Matriz do Salvador (a norte) e ao conjunto do Palácio dos Frago-Barahona e Torre do Relógio e o Edifício do Antigo Cinema de Alcáçovas (a sul). Pretende-se valorizar e qualificar o ambiente urbano, promover a melhoria da acessibilidade e mobilidade para todos, a reconversão e a beneficiação paisagística dos espaços públicos e a introdução de mobiliário urbano acessível, incluindo arranjos urbanísticos e sinalização. Com esta proposta será possível garantir o enquadramento e valorização do património construído artístico-cultural recentemente reabilitado e de outros elementos presentes, como o conjunto da Igreja da Misericórdia e Edifício do Antigo Hospital da Santa Casa da Misericórdia de Alcáçovas e o Edifício do Antigo Cinema de Alcáçovas.

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Viana do Alentejo	Freguesia de Aguiar	Requalificação da rede pedonal em Aguiar	<p>Com a requalificação do núcleo urbano central de Aguiar, pretende-se intervir nos Largo 25 de Abril, Largo 1º de Maio, Largo do Depósito e nas vias que os ligam entre si e aos principais equipamentos e serviços públicos, correspondendo à área em que existe maior concentração de atividades urbanas.</p> <p>Entre os equipamentos que serão beneficiados pela melhoria das ligações pedonais, destacam-se a Escola Primária, a Creche, a Junta de Freguesia e o conjunto do Jardim Público e Edifício da Antiga Cooperativa (onde se concentram a Biblioteca Municipal, as atividades desportivas e culturais).</p> <p>Com esta proposta será ainda possível potenciar um melhor enquadramento e valorização de património construído artístico-cultural, nomeadamente da Igreja de Nª Sª da Assunção e da Ermida do Senhor Jesus das Chagas.</p>
Viana do Alentejo	Freguesia de Viana do Alentejo	Requalificação do espaço público do Centro Histórico de Viana do Alentejo	<p>A 2ª Fase da Requalificação do Centro Histórico de Viana do Alentejo compreende uma área aproximada de 19.500m².</p> <p>Com esta intervenção no espaço público, a autarquia procura valorizar e qualificar o ambiente urbano, melhorar a acessibilidade e mobilidade para todos, a reconversão e beneficiação paisagística dos espaços públicos e a dotação de mobiliário urbano acessível, incluindo as componentes de arranjos urbanísticos e de sinalização.</p> <p>Pretende ainda o enquadramento e valorização do património artístico-cultural, recentemente reabilitado, nomeadamente do conjunto do Castelo e Igreja Matriz de Viana do Alentejo, a Praça da República e Fonte dos Escudeiros e o Cineteatro Vianense.</p>

Cofinanciado por:



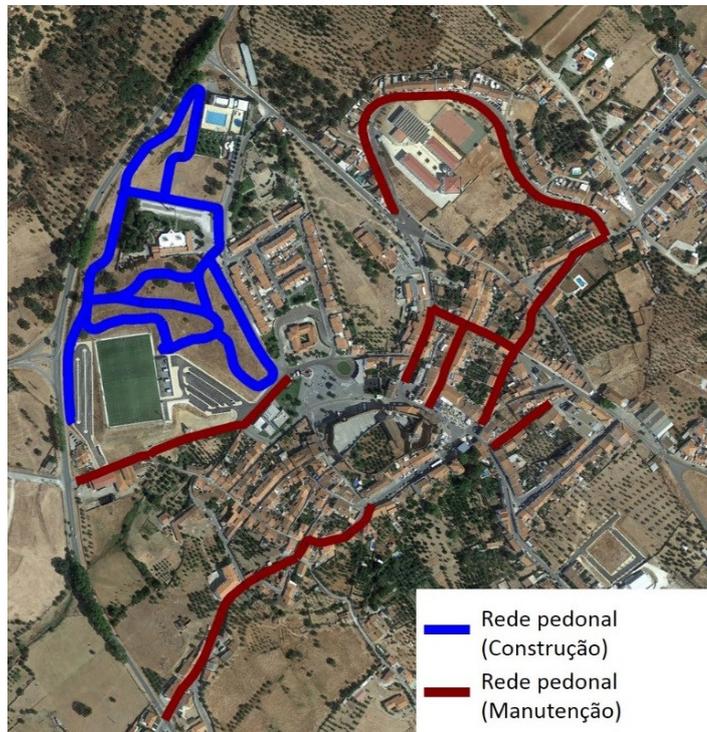
Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Viana do Alentejo	Freguesia de Alcáçovas	Requalificação e Enquadramento Paisagístico do Largo do Poço Novo (Alcáçovas)	<p>A requalificação e enquadramento paisagístico do Largo do Poço Novo em Alcáçovas, que compreende uma área aproximada de 7.800m², corresponde a uma intervenção de reabilitação de espaço público na continuidade da operação de requalificação do centro histórico da vila.</p> <p>Pretende-se fundamentalmente a valorização e qualificação do ambiente urbano, a melhoria da acessibilidade e mobilidade para todos, permitindo a ligação entre o centro histórico e a área residencial este da Vila, a reconversão e beneficiação paisagística dos espaços públicos e a dotação de mobiliário urbano acessível, incluindo arranjos urbanísticos e sinalização. Pretende também o enquadramento e valorização de património construído artístico-cultural com características singulares, nomeadamente o Chafariz Grande, o Poço Novo e a Fontinha, bem como o lavadouro municipal.</p>

Nas figuras seguintes apresentam-se algumas das principais propostas que estão a ser pensadas para a rede pedonal.

Cofinanciado por:



Figura 4 - Alandroal: Proposta de intervenção na rede pedonal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Figura 5 - Arraiolos: Proposta de intervenção na rede pedonal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Cofinanciado por:



Figura 6 - Borba: Proposta de intervenção na rede pedonal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Figura 7 - Évora: Proposta de intervenção na rede pedonal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Cofinanciado por:



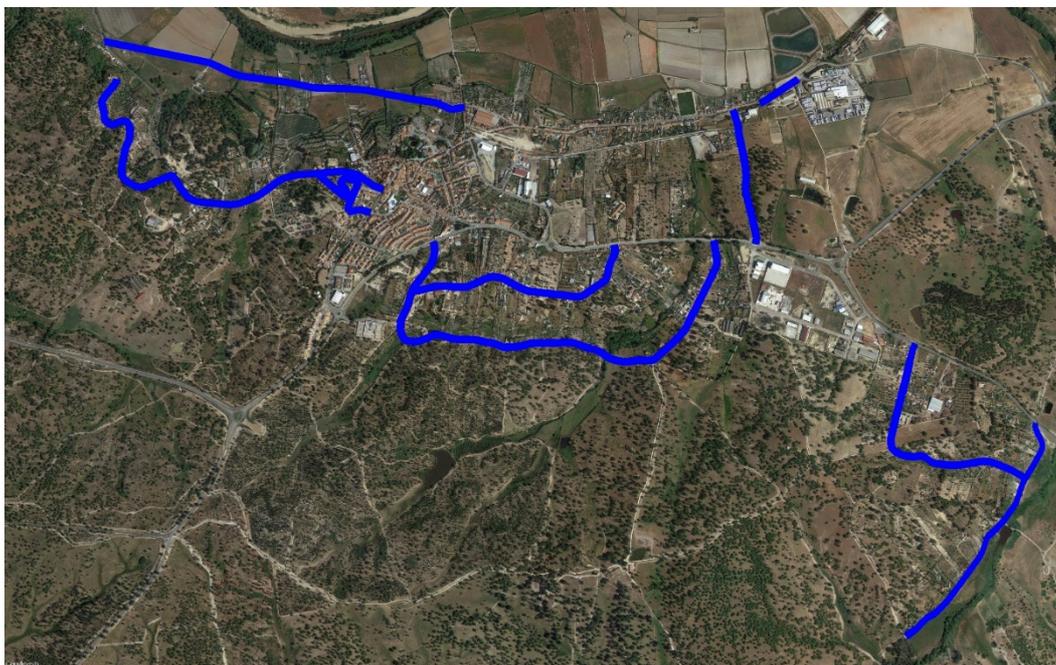
Figura 8 - Montemor-o-Novo: Proposta de intervenção na rede pedonal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Cofinanciado por:

Figura 9 - Mora: Proposta de intervenção na rede pedonal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Figura 10 - Redondo: Proposta de intervenção na rede pedonal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Cofinanciado por:



Tabela 3 - LI 1.2: Construir e/ou requalificar a rede ciclável

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Centro Urbano do Alandroal	Criação de um corredor ciclável de ligação do Alandroal à Zona Industrial	Com cerca de 2,6 km, este corredor tem como objetivo promover uma maior utilização da bicicleta numa ligação com potencial de adesão por parte dos trabalhadores na zona industrial.
Alandroal	Concelho	Construção da Ecopista na antiga linha da REFER no Alandroal	Com cerca de 1,75 km, a construção deste troço da Ecopista permite garantir a continuidade deste projeto de âmbito regional, promovendo o desenvolvimento de uma rede ciclável mista que será utilizada simultaneamente, por movimentos pendulares e de lazer.
Borba	Concelho	Construção da Ecopista na antiga linha de caminho-de-ferro em Borba.	Propõe-se a construção da ecopista ao longo do canal ferroviário desativado que liga as cidades de Estremoz, Borba e Vila Viçosa, (km 175.75 ao 191.93). No global, será necessário intervir num corredor com cerca de 16 Km, sendo que o concelho de Borba é atravessado por cerca de 7 Km.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Introdução de um corredor ciclável entre o Bairro dos Casais de Santa Maria e Mendeiros (Eixo 1)	O Eixo 1 promove a ligação entre os Bairros dos Casais de Santa Maria e Mendeiros, a mais recente zona de expansão da cidade. Trata-se de uma das principais áreas habitacionais da cidade, e por isso induz um número significativo de viagens para o centro histórico.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Introdução de um corredor ciclável de ligação ao centro histórico através da Avenida 25 de Abril (Eixo 2)	O Eixo 2 promove a ligação ao centro histórico através da Avenida 25 de Abril, utilizando o espaço de um imóvel adquirido pela Câmara e da Avenida Rainha Santa Isabel à Avenida 9 de Abril. Esta proposta vem promover o reforço da coesão urbana, ligando um dos principais eixos estruturantes da cidade ao Rossio Marquês de Pombal.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Introdução de corredor ciclável de ligação à Mata de São José (Eixo 3)	O Eixo 3 de Ligação à Mata de São José, onde se localiza uma Escola Básica do 1º Ciclo e Jardim de Infância tem como objetivo reforçar a ligação do estabelecimento escolar ao espaço verde existente.
Estremoz	Concelho	Construção do troço da Ecopista entre Borba e Estremoz	Com esta proposta, a CM pretende dar continuidade ao projeto da Ecopista intermunicipal aproveitando o antigo canal ferroviário, sendo que a parte da rede do concelho de Estremoz permite a ligação a Vila Viçosa, com passagem na Zona Industrial de Arcos.

Cofinanciado por:

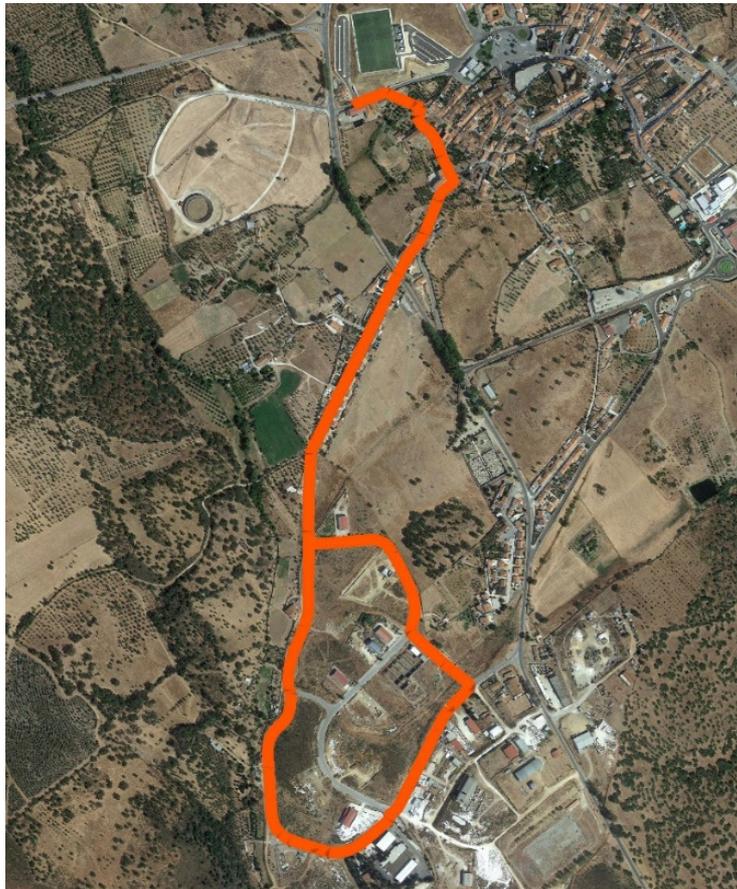
Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Évora	Centro Urbano de Évora	Criação de um percurso ciclável entre a Rua de Aviz, entrada pedonal norte no CHE e o Bairro do Bacelo, até à Estrada da Chainha – CM1097	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta no centro de Évora, numa zona em que existem significativos movimentos pendulares que importa transferir para a bicicleta. Parte da ciclovia será em sítio próprio, outra será desenvolvida num corredor partilhado com o tráfego rodoviário.
Mourão	Mourão	Criação de um corredor ciclável de ligação da Zona Industrial ao Ancoradouro e à vila	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta numa ligação que pode ser utilizada nas deslocações pendulares dos trabalhadores nos dois pontos (zona industrial e ancoradouro).
Mora	Concelho	Construção da Ecopista na antiga linha da REFER, completando o troço entre a Tramagueira e Arraiolos	Completar a ecopista no concelho de Mora.
Mora	Concelho	Criação de uma ciclovia entre Mora e Montemor-o-Novo	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta numa ligação que tem potencial de adesão por parte dos trabalhadores nos dois concelhos.
Mora	Concelho	Criação de uma ciclovia entre Mora e Brotas	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta numa ligação com potencial de adesão por parte dos trabalhadores. Com esta proposta (cerca de 10 km de extensão) será possível ligar Brotas à sede do concelho em bicicleta, o que implica a continuidade do corredor ciclável e a promoção do reforço da sinalização de encaminhamento.
Vila Viçosa	Concelho	Construção da Ecopista na antiga linha da REFER.	A construção da Ecopista vai permitir a ligação ciclável e pedonal entre Vila Viçosa e Borba, melhorando as condições de segurança rodoviária na EN255.
Viana do Alentejo	Freguesia de Viana do Alentejo	Criação de um corredor ciclável do centro histórico de Viana do Alentejo à escola secundária	A CM de Viana do Alentejo propõe ainda a criação de um percurso ciclável, que contribua para incentivar as deslocações em bicicleta entre a comunidade escolar do concelho. Este percurso tem uma extensão aproximada de 1 km.

Nas figuras seguintes apresentam-se as propostas da rede ciclável que estão pensadas para o Alandroal, Arraiolos, Estremoz, Mora e Viana do Alentejo.

Cofinanciado por:

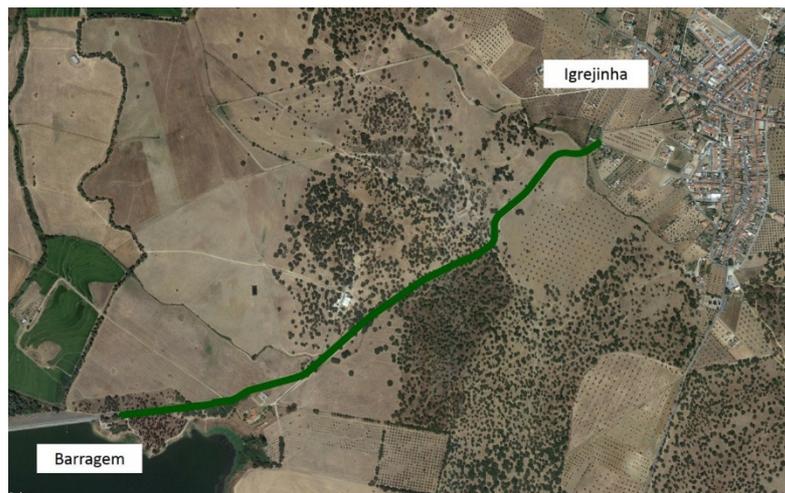


Figura 11 - Alandroal: Proposta de rede ciclável



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Figura 12 - Arraiolos: Proposta de rede ciclável



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Cofinanciado por:



Figura 13 - Estremoz: Proposta de rede ciclável

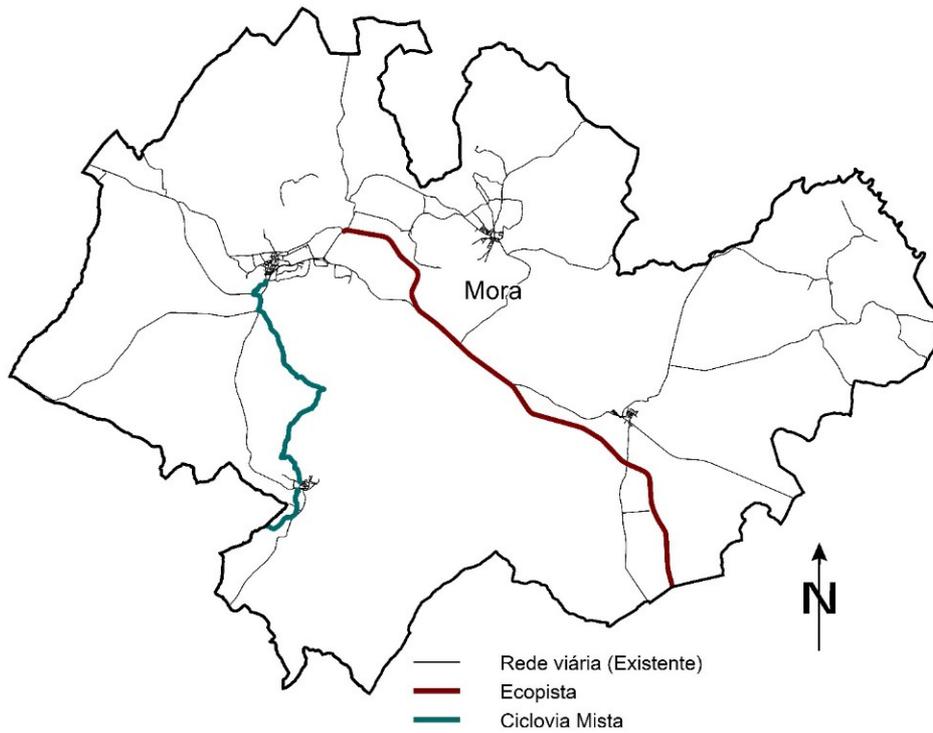


Fonte: Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Estremoz, CME

Cofinanciado por:



Figura 14 - Mora: Proposta de rede ciclável



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

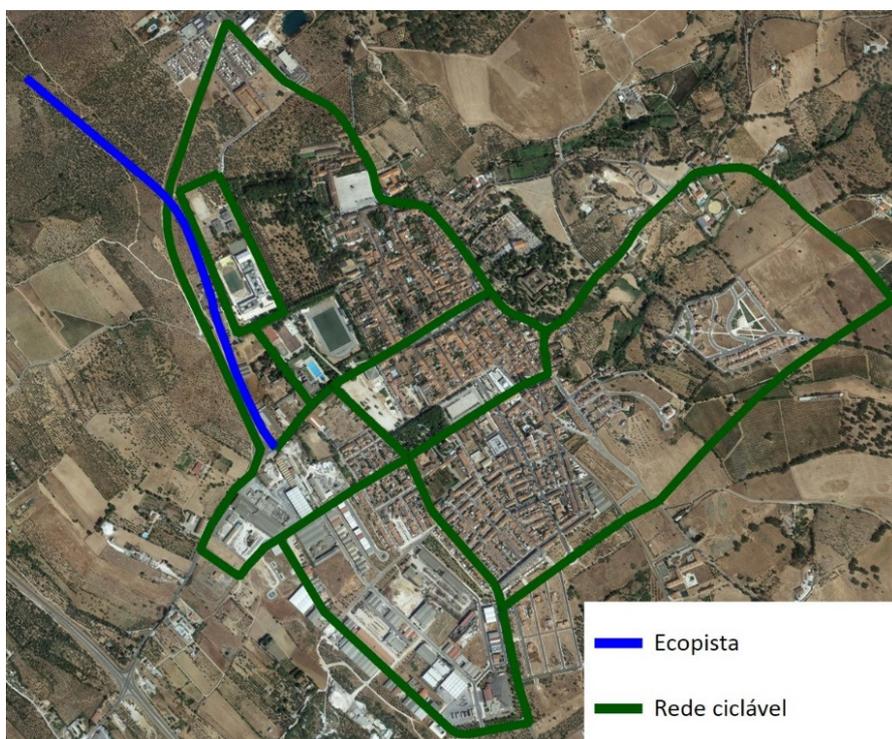
Figura 15 - Viana do Alentejo: Proposta de rede ciclável



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Cofinanciado por:

Figura 16 - Vila Viçosa: Proposta de rede ciclável



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Tabela 4 - LI 1.1 e 1.2: Construir e/ou requalificar a rede pedonal e a rede ciclável

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Évora	Centro Urbano de Évora	Intervenção no perfil transversal na Rua Horta da Figueira	Intervenção no perfil transversal na Rua da Horta da Figueira, de modo a reduzir a velocidade de circulação do tráfego rodoviário, promover a requalificação do espaço pedonal e melhoramento dos atravessamentos pedonais e introduzir uma via ciclável.
Évora	Centro Urbano de Évora	Criação de uma ligação mista (pedonal e ciclável) entre a estação ferroviária e o Rossio.	Esta proposta tem como objetivo criar uma ligação pedonal e ciclável entre a estação ferroviária e a nova interface que se pretende criar no Rossio, fomentando uma maior intermodalidade na cidade.
Évora	Centro Urbano de Évora	Criação de uma ligação mista (pedonal e ciclável) entre o Bairro da Malagueira e o Centro Histórico.	Esta proposta tem como objetivo criar as condições adequadas para que os residentes no Bairro da Malagueira possam deslocar-se a pé e/ou de bicicleta até ao centro urbano

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Montemor-o-Novo	União de Freguesias de N.ª. Sr.ª da Vila, N.ª Sr.ª do Bispo e Silveiras	Requalificação da Avenida Gago Coutinho e zona envolvente, de modo a promover uma rede acessível livre de obstáculos	A CM de Montemor-o-Novo desenvolveu um Plano de Mobilidade e Acessibilidades para o eixo da Av. Gago Coutinho e zona envolvente, estendendo-se o seu âmbito de incidência à envolvente do tecido escolar, Hospital S. João de Deus e Centro de Saúde e ao Terminal Rodoviário/Carreira de S. Francisco. Com esta proposta, a autarquia pretende eliminar barreiras arquitetónicas e promover o ordenamento do estacionamento, Esta intervenção beneficia a acessibilidade, segurança e conforto de peões e bicicletas.
Montemor-o-Novo	União de Freguesias de N.ª. Sr.ª da Vila, N.ª Sr.ª do Bispo e Silveiras	Requalificação das redes pedonais e cicláveis na zona central de Montemor-o-Novo	Esta proposta engloba as Rua Curvo Semedo, Lg. António José de Almeida, Rua Dr. Luís Ricardo, Largo General Humberto Delgado, Rua Luís de Camões, Rua Irmã Sousa, Rua 5 de Outubro, Rua do Lavre, Rua Jaime Lopes Brejo, Praça Bento de Jesus Caraça, Rua Comandante Fragoso, Rua do Passo, Rua de Lisboa, Largo Alexandre Herculano (arruamento marginal) e Rua Sofia de Mello Breyner e tem como objetivo garantir que são criadas condições adequadas para a acessibilidade em modos suaves.
Portel	Área urbana de Portel	Criação de um corredor misto de ligação entre a Zona Industrial e o centro urbano (Câmara Municipal e Junta de Freguesia)	Esta proposta tem como objetivo promover a acessibilidade em modos suaves (a pé e em bicicleta) entre a zona industrial e o centro urbano. A autarquia propõe-se intervir em 1,3 km criando espaço para a circulação de bicicletas, passeios e passadeiras ao longo do percurso.
Portel	Área urbana de Oriola	Criação de um corredor misto entre a Zona Industrial e a Extensão de Saúde, Junta de Freguesia e Escola EB1/JI em Oriola.	Esta proposta tem como objetivo promover uma maior utilização dos modos suaves na ligação entre a zona industrial e o centro urbano, sendo que para isso, a autarquia pretende introduzir condições seguras para a circulação de bicicletas e de peões com a criação de passeios e de passadeiras.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Construção de ciclovia e via pedonal no eixo estruturante de Reguengos de Monsaraz	A autarquia pretende estimular os habitantes a viver sem utilizar o automóvel nos movimentos pendulares diários e, para tal, propõe-se a introduzir uma via pedonal e ciclável assente no eixo estruturante que liga o centro da cidade (promovendo a ligação à Câmara Municipal, aos CTT, entidades bancárias, seguradoras, farmácias e comércio) às zonas residenciais e, destas aos estabelecimentos de ensino, centro de saúde, autoridade tributária, zona industrial e centro de transportes.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Remodelação e ordenamento da circulação pedonal e construção de ciclovia em algumas das vias do centro urbano	<p>A autarquia propõe-se a intervir num conjunto de vias de modo a potenciar uma maior utilização dos modos suaves nas deslocações quotidianas neste aglomerado. Entre estas destacam-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Valorização do espaço envolvente à Fonte do Penedo e Ribeiros dos Pelados, através do alargamento do passeio, separação de trânsito e pavimentação; ii) Separação física do estacionamento e trânsito pedonal na Rua João de Deus; iii) Valorização do espaço envolvente à escola com a construção de um estacionamento para bicicletas e de uma rampa de acesso para pessoas com mobilidade reduzida. iv) Valorização e ordenamento da zona circundante à Paragem de Autocarro. v) Reordenamento do trânsito na Rua Dr. António Vaz Natário com o alargamento do passeio e limitação da circulação automóvel para apenas um sentido; vi) Construção de um troço de ciclovia com início na EB1 e término no cruzamento da Rua D. Dores Leal com a Rua Dr. António Vaz Natário
Vendas Novas	Freguesia de Landeira	Construção de ecopista entre as povoações de Landeira e de São Nicolau	<p>O município de Vendas Novas pretende implementar uma ecopista ao longo da Estrada Municipal (com cerca de 3 km), ligando as povoações de Landeira e Nicolau. Esta proposta tem como objetivo promover uma maior utilização dos modos suaves nas deslocações entre estas duas povoações, e ao mesmo tempo contribuir para a melhoria da saúde e da qualidade de vida da população</p>
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Construção de ciclovia e via pedonal na Av. 25 de Abril (fase 1)	<p>Pretende-se proceder à requalificação urbana da Av. 25 de Abril, com a introdução de ciclovias e zonas pedonais confortáveis e atrativas que promovam uma maior mobilidade apoiada em modos suaves.</p> <p>Este projeto vem na continuidade da intervenção realizada em 2015, e pressupõe o alargamento de passeios, a introdução de medidas de acalmia de tráfego, a criação de sentidos únicos, a redução da velocidade, e a melhoria da compatibilização dos diferentes modos.</p>

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Criação de uma ciclovia e via pedonal a promover a ligação da Av. 25 de Abril, do Parque Desportivo, do Parque de Feiras e Exposições e das Escolas Secundária e C+S	A CM de Vendas Novas pretende construir um corredor pedonal e ciclável, que interligue as diversas zonas da cidade, nomeadamente a Av. 25 de Abril, o Parque Desportivo, o Parque de Feiras e Exposições e as escolas secundária e C+S. Este projeto envolve o alargamento de passeios, a introdução de medidas de acalmia de tráfego, de modo a melhorar a compatibilização dos diferentes modos de mobilidade urbana.
Vendas Novas	Área Urbana de Vendas Novas	Construção de uma ciclovia e via pedonal ao longo da Estrada Municipal entre a Afeiteira e Vendas Novas	Pretende-se qualificar os percursos pedonais e cicláveis e introduzir um corredor verde, através da plantação de árvores de alinhamento e enquadramento, o que permitirá atenuar as condições de calor extremo sentidas durante o verão.
Viana do Alentejo	Freguesia de Viana do Alentejo	Criação de um corredor misto (pedonal e ciclável) de ligação do centro histórico de Viana do Alentejo à Zona Industrial e Comercial e ao Santuário de N. Sra. d'Aires	A CM de Viana do Alentejo pretende requalificar este corredor de modo a incorporar as componentes pedonal e ciclável, incentivar as deslocações a pé e de bicicleta nos movimentos pendulares.
Vila Viçosa	Área Urbana de Vila Viçosa	Requalificação da rede pedonal e ciclável no aglomerado de Vila Viçosa	A autarquia propõe-se a requalificar a rede pedonal e ciclável no centro urbano de Vila Viçosa, promovendo condições de acessibilidades inclusivas que favoreçam a realização de uma maior conjunto de viagens em modos suaves.
Vila Viçosa	Área Urbana de Bencatel	Requalificação da rede pedonal e ciclável no aglomerado de Bencatel	A autarquia propõe-se a requalificar a rede pedonal e ciclável no centro urbano de Bencatel, promovendo condições de acessibilidades inclusivas que favoreçam a realização de uma maior conjunto de viagens em modos suaves.
Vila Viçosa	Área Urbana de São Romão	Requalificação da rede pedonal e ciclável no aglomerado de S. Romão	A autarquia propõe-se a requalificar a rede pedonal e ciclável no centro urbano de São Romão, promovendo condições de acessibilidades inclusivas que favoreçam a realização de uma maior conjunto de viagens em modos suaves.
Vila Viçosa	Área Urbana de Pardais	Requalificação da rede pedonal e ciclável no aglomerado de Pardais	A autarquia propõe-se a requalificar a rede pedonal e ciclável no centro urbano de Pardais, promovendo condições de acessibilidades inclusivas que favoreçam a realização de uma maior conjunto de viagens em modos suaves.

Cofinanciado por:

Figura 17 - Montemor-o-Novo: Proposta de intervenção na rede pedonal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

2.2.3. LI 1.3: Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves

As campanhas de promoção dos modos suaves, como “andar a pé” ou “andar de bicicleta”, correspondem a iniciativas ocasionais de promoção da utilização destes modos, frequentemente aplicadas a viagens regulares casa-trabalho ou a viagens de lazer e turismo.

A abrangência deste tipo de iniciativas é muito diversificada, podendo envolver:

- Ações que visem a utilização de um único modo de transporte ou de vários;
- Um determinado percurso ou a utilização dos modos suaves numa área mais alargada;
- Uma data específica (ou realizada com uma periodicidade definida) ou, pelo contrário, sem estar estabelecido um período/data em concreto.

É importante que se criem atividades diferentes e inovadoras, por exemplo, com a comemoração de um dia ou período específico que não seja comumente celebrado entre a população local (e.g. “Semana Global da Segurança Rodoviária”, promovida pelas Nações Unidas, em Abril, ou o Dia Internacional das Famílias, a 15 de Maio, ou o Dia Mundial do Turismo, a 27 de Setembro).

As campanhas regulares são realizadas em dias específicos, ou com uma regularidade conhecida pelos diversos intervenientes (facilitando a reserva do dia para a atividade). Nalgumas cidades, a última sexta-feira do mês é dedicada ao “andar de bicicleta”. O facto destas campanhas serem ocasionais, e muitas vezes estarem direcionadas para viagens de lazer, não significa que tenham unicamente como objetivo a utilização pontual dos modos suaves. Pretende-se, pelo

Cofinanciado por:

contrário, **sensibilizar a população** para os benefícios existentes na utilização diária e frequente destas opções modais.

As campanhas podem ser dirigidas à população em geral ou a grupos específicos (em função de faixas etárias, motivos de viagem, etc.).

A realização de campanhas pode envolver recursos muito diversos, em função dos objetivos e do modelo em que esta se desenvolve. Numa configuração simples, podem envolver apenas o desenvolvimento de folhetos, *posters* e a disseminação da informação nos suportes *media* que forem considerados convenientes (rádio, imprensa escrita, *internet*,...). Podem, contudo, assumir processos de maior complexidade, caso sejam realizados eventos ou iniciativas que envolvam a organização de um conjunto significativo de pessoas (ações de rua, corridas, espetáculos, etc.).

A realização conjunta de campanhas pelos vários municípios da CIMAC é vantajosa, seja porque proporciona a repartição dos custos associados à produção dos materiais de divulgação, mas também porque amplia a capacidade de disseminação dos efeitos da campanha.

Entre as campanhas que podem ser desenvolvidas, sugerem-se, por exemplo:

- A criação de uma campanha de “andar a pé” ou “andar de bicicleta” nas zonas centrais de cada um dos municípios, a serem realizados na mesma data;
- A criação de uma campanha que promova a concentração e passeio em bicicleta num dia específico do mês nas sedes de concelho.

Para um território em que importa impulsionar uma maior utilização dos modos suaves, propõe-se que as campanhas e ações de divulgação destes modos sejam bastante frequentes e diversificadas nos público-alvo.

Propõe-se que as campanhas e desenvolvimento de materiais de apoio seja realizado pela CIMAC, quer quando se consideram as campanhas de âmbito supramunicipal, quer para aquelas que são desenvolvidas apenas por um município num determinado período. A centralização deste processo na CIMAC permite reduzir os custos de montagem e produção destes eventos, ao mesmo tempo que é possível ir ganhando conhecimento sobre o que funciona bem e/ou o que deve ser melhorado, permitindo a transferibilidade de conhecimento para outros municípios ou eventos.

Todos os concelhos da CIMAC demonstram interesse em aderir a um programa regular de campanhas de sensibilização, desde que a CIM centralize o esforço inicial de produção.

2.2.4. LI 1.4: Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas

A generalidade dos concelhos da CIMAC têm a intenção de consolidar a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas da população; entre os projetos que estão a ser considerados, destaca-se a aposta nas redes de aluguer/empréstimo de bicicletas (sistema de bicicletas

Cofinanciado por:



partilhadas), as quais têm como objetivo criar sinergias com os investimentos previstos na expansão das rede cicláveis.

O sucesso do sistema de bicicletas partilhadas depende de vários fatores, entre os quais se destacam, o modelo de exploração (sistema gratuito ou pago), a localização dos pontos de acesso à rede e dimensão da frota, a tecnologia selecionada (bicicletas elétricas ou convencionais) e, como não poderia deixar de ser referido, a adesão dos utilizadores ao sistema.

Por outro lado, deve ser colocado um especial cuidado na divulgação deste sistema junto aos seus utilizadores potenciais, devendo para tal promover-se a sua divulgação e a disponibilização de informação nos diversos suportes de informação (por exemplo, num portal de mobilidade regional, bem como nos *sites* das Câmaras Municipais e de alguns operadores de transporte), recomendando-se a colocação de mapas integrados com informação da rede de TC nos pontos de empréstimo de bicicletas, de modo a promover uma utilização integrada do sistema de transportes.

Para além do desenvolvimento de redes partilhadas de aluguer/empréstimo de bicicletas, outra forma de promover a bicicleta poderá ser instituir um prémio municipal (e.g. aos melhores alunos) que seja a oferta de uma bicicleta ou mesmo incentivar o comércio local a criar este tipo de negócio (aluguer de curta duração).

Tabela 5 - Número de bicicletas partilhadas e respetivos parqueamentos referidos nas propostas

Concelhos	Quantidade de Bicicletas	Parques Bicicletas Partilhadas/Quadriciclos
Arraiolos	n.d.	n.d.
Estremoz	10	2
Évora	n.d.	n.d.
Mourão	8	1
Portel	18	3
Redondo	40	4
Reguengos de Monsaraz	45	3
Viana do Alentejo	10	3
Vila Viçosa	100	23
TOTAL	236	38

Fonte: Informação das Autarquias
n.d. - esta informação não foi disponibilizada

Em Évora, deverá ainda ser equacionada a possibilidade de adesão ao Projeto U-Bike Portugal, coordenado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes e que visa promover a adoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis, através da disponibilização de bicicletas elétricas e

Cofinanciado por:



convencionais às instituições públicas de ensino superior, para a sua utilização em meio universitário.

Na Tabela 6 identificam-se os municípios que pretendem desenvolver sistemas de bicicletas partilhadas e descreve-se sumariamente cada um destes projetos, no que respeita à dimensão da rede inicial (traduzida no número de postos de acesso e bicicletas disponíveis).

Tabela 6 - LI 1.4: Sistemas de bicicletas partilhadas, por município

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Arraiolos	Área Urbana de Arraiolos	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	Arraiolos propõe a introdução de um sistema de bicicletas partilhadas como forma de potenciar uma maior utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas na sede do concelho	Com esta proposta, Estremoz pretende introduzir um sistema de bicicletas elétricas partilhadas, como forma de fomentar a utilização deste modo. Nesta fase são propostos 2 postos de estacionamento e 10 bicicletas de empréstimo.
Évora	Centro Urbano de Évora	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	Évora propõe a introdução de um sistema de bicicletas partilhadas apoiado em cinco postos de empréstimo, respetivamente, na estação ferroviária, na estação rodoviária, no Rossio da S. Brás, na interface da Porta de Aviz e na Interface do Baluarte dos Apóstolos.
Mourão	Área urbana de Mourão	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	A autarquia pretende desenvolver um sistema de bicicletas partilhadas, a localizar num único posto no centro de Mourão. No total, a autarquia pretende adquirir 8 bicicletas, 5 de adulto e 3 de crianças.
Portel	Área urbana de Portel	Introdução de um sistema de bicicletas elétricas partilhadas	A autarquia pretende desenvolver um sistema de bicicletas partilhadas apoiada na introdução de 3 postos (junto à Escola EB 2,3, da Zona Industrial e Câmara Municipal), na qual estarão disponíveis 12 bicicletas. Com esta proposta, a autarquia tem como objetivo promover a utilização da bicicleta no concelho, proporcionando uma opção de transporte alternativa, económica e ambientalmente sustentável.
Redondo	Centro urbano de Redondo	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	O município do Redondo pretende introduzir um sistema de bicicletas partilhadas; no total, propõe a consideração de 4 postos de estacionamento de bicicletas, nos quais estarão disponíveis 40 bicicletas.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	Reguengos de Monsaraz propõe a instalação de um sistema de bicicletas partilhadas, estando previstos 3 postos de estacionamento, um em cada extremo da cidade e, outro no centro da cidade. Na 1.ª fase está prevista uma frota de 30 bicicletas.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Viana do Alentejo	Área Urbana de Viana do Alentejo, Aguiar e Alcáçovas	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta no concelho. Pretende-se criar 3 postos (um por freguesia, no ponto mais central do núcleo urbano histórico) e a aquisição de um total de 10 bicicletas.
Vila Viçosa	Concelho	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	A autarquia de Vila Viçosa pretende introduzir uma rede de bicicletas partilhadas; no total estão previstos 23 postos de estacionamento e a introdução de 100 bicicletas.

Na figura seguinte apresenta-se a proposta de localização dos postos de empréstimo/aluguer que estão a ser considerados no Redondo.

Figura 18 - Redondo: Proposta de introdução de um sistema de bicicletas partilhadas



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

2.2.5. LI 1.5: Introdução de parqueamentos de bicicletas

A provisão e a adequada localização de estacionamento para bicicletas constituem fatores críticos para o sucesso das deslocações neste modo. Contudo, verifica-se que a generalidade dos municípios não dispõe de infraestruturas de estacionamento de bicicletas junto aos principais polos atratores de viagens ou interfaces de transporte, o que constitui um importante constrangimento à captação de utilizadores para este modo.

Cofinanciado por:



A rede de estacionamento para bicicletas deverá acompanhar o investimento nas redes cicláveis, sendo que se considera que deverão existir postos de estacionamento de bicicletas junto aos seguintes locais:

- **Equipamentos de ensino:** destacando-se entre estes, os diferentes edifícios da Universidade de Évora, os estabelecimentos de ensino com oferta de ensino profissional, bem como as Escolas Secundárias e EB23;
- **Equipamentos de saúde:** nomeadamente nos Hospitais Públicos e Centros de Saúde ou Extensões;
- **Centros comerciais e mercados** de nível superior;
- **Zonas industriais** de maior dimensão;
- **Centros cívicos das sedes de concelho;**
- **Serviços da Administração Pública:** dos quais se destacam os edifícios da Câmara Municipal, Tribunal, Segurança Social, entre outros;
- **Outros:** nomeadamente os principais equipamentos desportivos, de turismo e lazer.

Alguns destes parqueamentos de bicicletas poderão estar **equipados com outras infraestruturas de apoio ao ciclista**, como cacifos, pontos de água, bancos de descanso, ou abrigo de chuva/sol. Recomenda-se ainda a existência de informações úteis para ciclistas, como mapas da rede ciclável e de TC. Para além destes elementos, o sistema poderá incluir também serviços de reparação de bicicletas (SOS) e disponibilizar inventários dos locais de serviços de reparação e lojas para vendas de acessórios e material para bicicletas.

Nos serviços de transporte público coletivo, os operadores deverão ser encorajados a adequar as suas viaturas ao transporte de bicicletas (por exemplo, através da colocação de braçadeiras de velcro na parede dos autocarros, que possibilitem prender a bicicleta), nomeadamente nas ligações urbanas e interurbanas estruturantes.



Fonte: Amsterdão, <http://www.bakfiets-en-meer.nl/2009/12/17/de-fietshangar-bike-hangar/>.



Transporte de bicicletas num autocarro da Carris (fonte: Carris)

Treze dos catorze concelhos que constituem a CIMAC propõem melhorar a sua rede de parqueamentos de bicicletas. A Tabela seguinte descreve as propostas que estão a ser consideradas para cada um dos municípios da CIMAC.

Cofinanciado por:

Tabela 7 - LI 1.5: Parqueamentos de bicicletas, por município

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Arraiolos	Área Urbana de Arraiolos	Introdução de parqueamentos de bicicletas	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta no concelho.
Alandroal	Concelho de Alandroal	Introdução de parqueamentos de bicicletas	O Alandroal propõe a consolidação da rede de parqueamentos, de modo a promover uma maior utilização deste modo nas deslocações pendulares.
Borba	Centro Urbano de Borba	Introdução de parqueamentos de bicicletas	Borba pretende reforçar a rede de parqueamentos de bicicletas, propondo integrar um posto na Avenida 25 de Abril e um outro dentro da zona de estacionamento da Escola Básica.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Introdução de parqueamentos de bicicletas	A Câmara Municipal de Estremoz pretende consolidar a sua rede de parqueamentos de bicicletas; para tal, propõe a introdução destes equipamentos junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade da interface de transporte coletivos, das zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais do aglomerado.
Évora	Concelho	Introdução e/ou requalificação dos equipamentos de parqueamentos para bicicleta	O município de Évora pretende reforçar a rede de parqueamentos para bicicletas na cidade. Entre os pontos identificados, propõe-se a introdução de parqueamentos ao longo das ciclovias propostas, junto às interfaces de transporte e na proximidade aos vários estabelecimentos de ensino e parques de estacionamento.
Mora	Concelho de Mora	Introdução de parqueamentos de bicicletas	A introdução de parqueamentos de bicicletas tem como objetivo criar condições mais favoráveis à utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas, nomeadamente na zona central de Mora. Neste contexto, a autarquia propõe a colocação de 11 postos de parqueamentos de bicicletas, abrangendo as seguintes localizações: i) Praça Conselheiro Fernando de Sousa, ii) Jardim de S. Pedro, iii) Largo da Junta de Freguesia, iv) Estação Imagem / Núcleo Megalitismo, v) Piscinas, vi) Largo do Ribeiro/ 1º de Maio, vii) Largo da Eira do Quarto, viii) Largo do Coreto / Largo Manuel Casimiro, ix) Parque Ecológico do Gameiro, x) Rua da Igreja e xi) Junta de Freguesia.
Mourão	Área urbana de Mourão	Introdução de parqueamentos de bicicletas	Esta proposta tem como objetivo promover uma maior utilização da bicicleta pelos residentes no concelho. Está prevista a introdução de pontos de parqueamento de bicicletas no Largo de S. Bento, na entrada do castelo e no ancoradouro
Portel	Área urbana de Portel	Introdução de parqueamentos de bicicletas no castelo e na Zona Industrial	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta no concelho, disponibilizando locais de parqueamento seguros e próximos do castelo e da zona industrial.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Redondo	Centro urbano do Redondo	Introdução de parqueamentos de bicicletas	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta no concelho, garantindo as condições de parqueamento das bicicletas nos pontos em que estes são mais necessários.
Reguengos de Monsaraz	Concelho	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos	Reguengos de Monsaraz pretende instalar parqueamentos de bicicleta junto aos locais em que os potenciais utilizadores as possam parquear, nomeadamente junto às escolas Secundária e EB1 e na proximidade dos principais espaços verdes e desportivos, de onde se destacam o Parque Caridade, o Parque Outeiro XXI, o Campo de Jogos de S. Pedro do Corval, os jardins de S. Marcos do Campo e das Perolivas.
Vendas Novas	Concelho	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais polos geradores	A CM pretende introduzir parqueamentos de bicicleta em locais onde os potenciais utilizadores as possam parquear; para tal, propõe a introdução de 12 postos de parqueamento a localizar junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos e zonas industriais / empresariais.
Vila Viçosa	Vila Viçosa	Introdução de parqueamentos de bicicletas	Com esta proposta a autarquia tem como objetivo consolidar a rede de parqueamentos de bicicletas no concelho, contribuir para uma maior utilização deste modo nas deslocações pendulares. No total, estão previstos 23 postos de parqueamentos de bicicletas a localizar nos aglomerados de Vila Viçosa, Bencatel, S. Romão e Pardais.
Viana do Alentejo	Área Urbana de Viana do Alentejo, Aguiar e Alcáçovas	Introdução de parqueamentos de bicicletas.	Esta proposta tem como objetivo promover a utilização da bicicleta no concelho. Pretende-se colocar 5 novos parqueamentos: 2 junto às escolas das três freguesias, 1 na Praça da República de Viana do Alentejo, 1 na Praça da República de Alcáçovas e 1 no Largo 25 de Abril.

2.3. Obj2: Promover a existência de serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura

2.3.1. Breve enquadramento

No presente ponto descrevem-se as principais iniciativas consideradas para promover as deslocações em transportes públicos de qualidade, estas estão organizadas tendo em consideração cinco linhas de orientação fundamentais. Estas são apresentadas na Tabela 8.

Cofinanciado por:



Tabela 8 - Objetivo específico 2: Promover a existência de serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura

Objetivos Específicos e Linhas de Orientação	
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	Melhoria da informação ao público
2.7	Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo

Seguidamente, descrevem-se as propostas que estão a ser consideradas por cada um dos concelhos da CIMAC.

2.3.2. LI 2.1: Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC

Atualmente, apenas Évora oferece uma rede de transportes urbanos; esta rede está concessionada à Trevo (da Rodoviária do Alentejo) e é constituída por dez linhas urbanas (21 a 25, 31 a 34 e 41), as quais são complementadas por dois circuitos da Linha Azul (circuitos norte e sul do centro histórico) as quais oferecem uma frequência mais elevada (um serviço a cada 15 minutos) na ligação entre os vários polos geradores e o Terminal de Camionagem.

Uma vez que este concelho apresenta também uma das menores quotas de utilização do transporte coletivo (apenas em 5% das deslocações é utilizado o autocarro)¹, é intenção da autarquia estudar em maior pormenor a rede que atualmente está em operação, de modo a avaliar em que medida será possível aumentar a utilização deste modo de transporte nas deslocações internas ao concelho (e à cidade e zonas industriais). Com efeito, no âmbito da estratégia de redução das emissões de CO₂ da CIMAC é essencial promover uma maior utilização dos transportes coletivos nesta cidade, uma vez que Évora concentra uma parte significativa da população, emprego e consequentemente das viagens realizadas no conjunto dos concelhos que constituem a CIMAC.

¹ Este resultado é igual quando se considera a quota do TC nos Censos de 2011 ou os resultados do inquérito à mobilidade realizado no presente estudo.

Cofinanciado por:

Figura 19 - Linha Trevo, em Évora



Fonte: https://www.google.pt/search?q=linhas+trevo+%C3%A9vora&rls=com.microsoft:pt-PT:IE-Address&rlz=117WQIB_enPT586&biw=1252&bih=660&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjWw6m0tePLAhUE6RQKHW85ASAQ_AUIBigB#imgrc=-O1zZknaySgKeM%3A, 2016-03-28

Para além de Évora, também Estremoz e Vendas Novas têm propostas de introdução de circuitos de transportes coletivos urbanos, de modo a promover a ligação entre os diferentes setores da cidade. Na

Tabela 9 apresenta-se a descrição das propostas para estes três concelhos.

Tabela 9 - LI 2.1: Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	<p>A autarquia propõe criar um serviço de transporte coletivo entre o Bairro de Santiago e o centro da cidade, de modo a assegurar as necessidades de mobilidade da população mais idosa aí residente.</p> <p>Para este serviço está pensada a utilização de um veículo elétrico, sendo que a sua dimensão e as características do serviço serão posteriormente dimensionadas, de modo a terem em consideração a procura e as restrições impostas pelo perfil transversal das vias do centro histórico.</p>

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Évora	Concelho	Avaliação e estudo de reestruturação da rede de TC urbano de Évora	<p>A cidade já possui uma rede de TC urbana, mas é reconhecida a existência de limitações nos circuitos que são realizados atualmente.</p> <p>É intenção da autarquia desenvolver um estudo que apoie o processo de reestruturação da rede urbana, de modo a cativar mais passageiros para este serviço, e simultaneamente, contribuir para uma maior sustentabilidade económica deste sistema de TC.</p>
Vendas Novas	Concelho	Criação de uma rede urbana de TC em Vendas Novas	<p>A cidade de Vendas Novas apresenta uma ocupação urbana de muito baixa densidade que se prolonga por um território muito extenso (mais de 5 km ao longo da EN4); consequentemente, as deslocações internas à cidade acabam por ser realizadas muitas vezes em automóvel.</p> <p>É intenção da autarquia introduzir uma rede de transportes públicos que permita ligar os vários setores da cidade ao centro urbano, garantindo assim uma solução de transportes para a população que reside nas áreas mais periféricas e/ou com menos meios de mobilidade, que contribuirá para aumentar a sua qualidade de vida. Esta iniciativa contribui igualmente para reduzir as emissões de carbono, associadas à redução do tráfego rodoviário.</p> <p>Este serviço será alvo de um estudo próprio, mas para já está a ser considerada a realização de, pelo menos 4 serviços diários.</p> <p>De forma a otimizar o serviço a prestar, o arranque deste serviço será durante três meses em período experimental, podendo nesse período existir acertos de percursos e horários, passando posteriormente a carácter definitivo. Na fase inicial serão utilizados os veículos da autarquia, mas posteriormente será(ão) adquirida(s) viatura(s) modernas e com baixos níveis de emissão de carbono.</p>

2.3.3. LI 2.2: Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias

O desenvolvimento das propostas de melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhia é fortemente constringida pelo desconhecimento:

- das **características da procura**. São conhecidos os movimentos pendulares casa-trabalho e casa-escola da informação recolhida nos Censos de 2011 e os resultados do inquérito à mobilidade realizado no âmbito deste estudo, os quais constituem

Cofinanciado por:



informação complementar relevante, mas que não permitem caracterizar adequadamente os potenciais de mobilidade que é possível captar para o transporte coletivo porque apenas foram realizados mil inquéritos para caracterizar a mobilidade de 161 mil habitantes.

- Relativamente às **características da oferta** que efetivamente é proporcionada por cada um dos operadores de transporte. Tendo em consideração as restrições temporais impostas à elaboração do PAMUS foi necessário simplificar os processos de modelação das redes de transporte coletivo rodoviário, mas procurando extrair o máximo de informação possível sobre esta. Para tal, assumiu-se que, a análise destas redes se basearia na informação carregada no Sistema de Informação Geográfica de Carreiras (SIGGESC) do IMT pelos operadores, mas esta informação não está validada, correspondendo apenas à informação que os operadores optaram por carregar sobre a sua oferta.

No sentido de colmatar as lacunas na informação de base anteriormente descrita, propõe-se o desenvolvimento de duas tarefas que se consideram fundamentais ao desenvolvimento de uma proposta de rede de transportes coletivos integrada, coerente e proporcional, face às necessidades da população residente nos concelhos da CIMAC:

- Desenvolvimento de um reforço do inquérito à mobilidade da população da CIMAC que permita enquadrar as dinâmicas de mobilidade da população, sendo que com este reforço será possível compreender, efetivamente, os padrões de mobilidade pendular e ocasional, a repartição modal das viagens, a sua distribuição ao longo do dia, e diversas outras questões que permitirão desenvolver um conjunto complementar de análises e decisões. Tendo em consideração que já foram realizados mil inquéritos, propõe-se a realização de mais 1.800 a 2 mil inquéritos, com um questionário semelhante ao atual, de modo a ser possível integrar as duas bases de informação;
- Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes (POT), com o qual será possível iniciar o processo de:
 - Organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas de serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas;
 - Avaliação do nível de cumprimento das obrigações de serviços mínimos associada à atual rede de transportes coletivos em operação e identificação das necessidades de alteração desta rede;
 - Estimativa dos custos da atual rede de transportes e dos custos futuros considerando as alterações que venham a ser preconizadas.

Ou seja, este corresponde a um instrumento de planeamento da oferta, sendo que para se maximizar a sua utilidade será necessário o reforço do inquérito à mobilidade dos residentes. Para efeitos de orçamentação estas duas tarefas serão enquadradas no Plano Operacional de Transportes.

Em todos os concelhos é reconhecida a necessidade de avaliar a possibilidade de melhorar a organização da oferta intra e interconcelhia, mas é remetido para o POT o desenvolvimento da

Cofinanciado por:

proposta de rede. Apesar disso, algumas das autarquias identificam algumas ligações que consideram ser de reforçar:

- A autarquia de **Borba** propõe considerar o aumento da frequência da linha de TC que estabelece a ligação entre Borba e Lisboa;
- **Mora** propõe a criação de uma ligação entre Mora e Ponte de Sôr e o reforço da oferta proporcionada pelas carreiras de TC que promovem a ligação de Mora a Évora e Montemor-o-Novo;
- A autarquia do **Redondo** propõe a criação de uma linha de TC rodoviária que estabeleça a ligação do Redondo a Estremoz e Reguengos de Monsaraz;
- **Vila Viçosa** sente necessidade de aumentar a frequência das ligações em transporte coletivo entre São Romão (freguesia de Ciladas) e a sede de concelho;
- Integrada na estratégia de consolidação da rede de transportes coletivos que serve o concelho, a câmara municipal de **Vendas Novas** propõe a melhoria das ligações rodoviárias em TC entre a Landeira e Vendas Novas, reforço das linhas existentes, a Setúbal, Montemor e Évora e por fim, não menos importante o aumento de frequência das ligações ferroviárias a Lisboa e Évora.
- Finalmente, Viana do Alentejo propõe o aumento da frequência das ligações entre Viana do Alentejo e Évora.

Todas estas ligações (bem como aquelas que venham a ser consideradas numa fase posterior) devem ser estudadas em sede do POT, tendo em consideração a dimensão das relações de interdependência entre concelhos e o potencial de adesão dos residentes nos diferentes concelhos na CIMAC ao modo autocarro, já que uma das preocupações que deve estar subjacente à sua localização passa por não onerar excessivamente os orçamentos dos municípios da CIMAC.

2.3.4. LI 2.3: Aquisição de autocarros

As necessidades associadas ao reforço da oferta, a par da existência de frotas envelhecidas e não adequadas à realidade da crescente população idosa, bem como, muitas vezes 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 energeticamente e ambientalmente mais sustentáveis, mas também adequadas aos serviços a realizar.

Do levantamento efetuado junto dos municípios da CIMAC constata-se que são vários os concelhos que enfrentam problemas associados à idade das frotas do transporte público e/ou em que a inexistência de veículos disponíveis impede garantir os níveis de serviço pretendidos. Neste ponto, são identificados todos os concelhos em que é sentida a necessidade de reforçar as frotas de transporte público, regra geral, de modo a ser possível melhorar algumas das ligações concelhias que as autarquias entendem como deficitárias.

Cofinanciado por:



A Tabela 10 apresenta as propostas que estão a ser consideradas relativamente à aquisição de veículos para promoção do transporte público de passageiros.

Tabela 10 - LI 2.3: Aquisição de autocarros

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Concelho de Alandroal	Aquisição de autocarros	A autarquia do Alandroal assegura diariamente o transporte escolar a cerca de 380 alunos e disponibiliza um serviço de transporte à população idosa que pretende reforçar. Para continuar a garantir este serviço com qualidade, a autarquia propõe a aquisição de 3 mini autocarros e de um autocarro <i>standard</i> .
Arraiolos	Concelho de Arraiolos	Aquisição de autocarro	A CM de Arraiolos pretende criar um serviço de transporte intraconcelhio e para tal está a considerar a aquisição de um <i>minibus</i> .
Borba	Concelho de Borba	Aquisição de autocarro	Existem diversos aglomerados urbanos de Borba (com mais de 40 habitantes) que não são adequadamente servidos pela rede de TPC regular. No sentido de promover uma maior acessibilidade à sede do concelho, a autarquia propõe a aquisição dum autocarro de 55 Lugares que permita responder a esta carência do sistema de transporte coletivo.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Aquisição de autocarros	A autarquia pretende assegurar o circuito de transporte coletivo entre o Bairro de Santiago e a sede do concelho, e para tal, propõe-se a adquirir dois <i>minibus</i> elétricos, de modo a fomentar a sustentabilidade ambiental do concelho.
Évora	Concelho	Aquisição de mini-autocarros/autocarros	A CM Évora é responsável pelo transporte escolar e pretende reforçar e renovar a sua frota, sendo que para tal está a considerar a aquisição de 10 carrinhas de 9 lugares, 2 mini autocarros e 2 autocarros <i>standard</i> .
Montemor-o-Novo	Centro de Montemor-o-Novo, União de Freguesias de N.ª. Sr.ª da Vila, N.ª Sr.ª do Bispo e Silveiras	Aquisição de autocarros	No âmbito do projeto de promoção da acessibilidade para todos que a autarquia de Montemor-o-Novo pretende implementar no centro histórico da cidade, está prevista a introdução de um circuito de TC, a ser realizado por um veículo de pequena dimensão (com capacidade para 6 passageiros e 2 cadeiras de rodas / carrinhos de bebé).
Mora	Concelho	Aquisição de autocarros	A autarquia de Mora pretende adquirir 2 <i>minibus</i> , os quais têm como objetivo garantir os circuitos de transporte escolar e, simultaneamente, reforçar a oferta de transporte coletivo intraconcelhio já hoje realizada.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Mourão	Concelho	Aquisição de autocarros	Mourão tem a intenção de adquirir um autocarro e duas carrinhas de 9 lugares, de modo a assegurar alguns dos circuitos de transporte escolar e a garantir o transporte entre as aldeias e a sede de concelho.
Portel	Concelho	Aquisição de autocarros	A autarquia de Portel pretende adquirir 2 autocarros de média capacidade (cerca de 30 lugares) que permitam assegurar o transporte escolar a algumas crianças (já hoje é realizado pela autarquia), e em complementaridade de horários, permitam introduzir serviços de transportes coletivos que sirvam as pessoas que não têm hoje, oferta assegurada.
Redondo	Concelho	Aquisição de autocarro	A CM do Redondo tem intenção de criar um serviço de transporte intraconcelhio; para tal, é necessário proceder à aquisição de um <i>minibus</i> .
Viana do Alentejo	Concelho de Viana do Alentejo	Aquisição de autocarro	A CM de Viana do Alentejo pretende reforçar o seu serviço de transporte escolar e intraconcelhio e para tal propõe-se a adquirir um autocarro de média dimensão.
Vendas Novas	Concelho	Aquisição de viaturas	A autarquia de Vendas Novas assegura o transporte escolar a parte dos alunos do concelho, mas os veículos utilizados estão a chegar ao fim da vida útil. Para além da necessidade de garantir uma frota municipal eficiente e ambientalmente sustentável, é intenção da autarquia introduzir um serviço de transportes urbanos e de ligação da Landeira a Vendas Novas, bem como garantir serviços de transporte à população mais idosa no período entre tomadas e largadas de alunos. Para tal, propõe a aquisição de 2 <i>minibus</i> e 3 autocarros <i>standard</i> .
Vila Viçosa	Concelho	Aquisição de autocarros	A autarquia pretende desenvolver um circuito de transporte coletivo entre São Romão (freguesia de Ciladas) e a sede de concelho e, para tal propõe-se a adquirir um <i>minibus</i> .

2.3.5. LI 2.4: Melhoria da rede de paragens e interfaces

Uma parte significativa das paragens de transporte coletivo apresenta problemas de falta de condições de acesso e de espera, bem como de sinalização e informação disponibilizada ao público. Noutros casos, as paragens possuem abrigos, mas estes não cumprem o disposto na legislação que procura garantir a acessibilidade para todos.

No âmbito do PAMUS foi solicitado a cada uma das autarquias da CIMAC que avaliasse a necessidade de intervir neste domínio, nos casos em que esta proposta se justifique foi pedido que fossem identificadas as zonas de intervenção prioritária, a quantidade de paragens e abrigos a intervir e o tipo de ações que seria necessário considerar.

Cofinanciado por:



Este desafio teve de ser respondido num prazo muito limitado, o que levou a que o detalhe das propostas preconizado tenha sido bastante diverso, refletindo em parte as diferenças nas estruturas de recolha de informação em cada uma das autarquias, e por outro, a preocupação que estas têm relativamente a esta temática.

A Tabela 11 apresenta as propostas que estão a ser consideradas relativamente à melhoria da rede de paragens, abrigos e interfaces.

Tabela 11 - LI 2.4: Melhoria da rede de paragens e de interfaces

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Concelho de Alandroal	Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos)	A CM de Alandroal pretende aumentar o conforto na estadia e espera nas principais paragens de autocarro.
Arraiolos	Concelho de Arraiolos	Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos).	A CM de Arraiolos pretende aumentar o conforto na estadia e espera das paragens e abrigos, de modo a promover condições que favoreçam uma maior utilização do transporte coletivo, incentivando o uso do TC.
Borba	Concelho de Borba	Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos).	A autarquia propõe intervir em quatro interfaces que servem os principais aglomerados do concelho, respetivamente, promovendo a requalificação da interface de Borba e, considerando a introdução de novas interfaces em Rio Moinhos, Alcaraviça e Orada.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	A CM de Estremoz pretende proceder à substituição / requalificação de abrigos e paragens no concelho.
Évora	Concelho	Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos).	A CM de Évora pretende aumentar o conforto nas paragens e abrigos, promovendo condições que favoreçam a utilização regular do transporte coletivo, não só na cidade, mas também nas restantes freguesias do concelho.
Montemor-o-Novo	Concelho	Melhorar a rede de paragens e interfaces	A CM de Montemor-o-Novo pretende aumentar o conforto na utilização do transporte coletivo, através da melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos). Para efeitos de estimativa de custos está a ser prevista a aquisição e instalação de 7 novos abrigos de passageiros e obras de conservação e/ou melhoria da acessibilidade em 21 abrigos existentes.
Mora	Concelho de Mora	Melhoria da rede de paragens e interfaces (garantindo a acessibilidade para todos).	A CM de Mora pretende melhorar as condições de espera e estadia em nove paragens do concelho, respetivamente em i) Foros de Mora, ii) Estrada das Cabeceiras, iii) Estrada da Quinta Seca, iv) Estrada do Monte Novo, v) Estrada de Vale Flores, vi) Eira do Quarto, vii) Igreja Matriz, viii) Lar de Pavia e ix) Lar de Brotas.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Mourão	Concelho	Melhoria de 4 paragens de autocarro em Mourão Granja e Luz	A CM de Mourão pretende aumentar o conforto na espera do transporte coletivo, através da melhoria das condições dos abrigos das paragens de autocarro. Neste âmbito, a autarquia pretende intervir 4 paragens, construindo estruturas em alvenaria; duas das paragens são em Mourão (uma delas funcionará como interface e, por isso será maior), sendo as outras na Granja e Luz.
Portel	Concelho	Melhoria da rede de paragens e interfaces (garantindo a acessibilidade para todos) na Amieira e em Vera Cruz	A CM de Portel pretende aumentar o conforto na utilização do transporte coletivo nas principais paragens do seu concelho, propondo-se a criar um abrigo no Largo 1º de Maio (em Amieira) e no Largo do Rossio (em Vera Cruz).
Redondo	Concelho	Melhoria da rede de paragens e interfaces	A CM de Redondo pretende aumentar o conforto em doze das paragens e abrigos, tendo como objetivo um maior incentivo à utilização do transporte coletivo.
Reguengos de Monsaraz	Concelho	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	A CM de Reguengos de Monsaraz pretende proceder à substituição de 15 abrigos e instalar 5 novos abrigos no concelho.
Vendas Novas	Concelho	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	A CM de Vendas Novas pretende proceder à substituição/requalificação de abrigos e paragens no concelho, bem como introduzir novos abrigos, para apoiar o novo serviço transporte urbano. No total será necessário requalificar / substituir cerca de 24 paragens e abrigos.
Viana do Alentejo	Concelho	Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos).	A CM de Viana do Alentejo pretende aumentar o conforto na estadia e espera das paragens e abrigos, de modo a promover condições que favoreçam uma maior utilização do transporte coletivo.
Vila Viçosa	Concelho	Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos)	A CM de Vila Viçosa pretende aumentar o conforto na estadia e espera em paragens nos aglomerados, de Vila Viçosa, Bencatel, S. Romão e Pardais.

2.3.6. LI 2.5: Inserção de Transportes Flexíveis

Do diagnóstico realizado verifica-se que há zonas na região que apresentam baixas densidades de ocupação e problemas de insuficiência de oferta de transportes públicos. No conjunto da CIMAC verifica-se que cerca de 4% da população tem uma oferta inferior ao definido legalmente como serviços mínimos no período escolar, passando este valor para 7% da população nas férias escolares.

Cofinanciado por:



Necessariamente que estes défices, para além dos problemas associados à exclusão social, especialmente, dos segmentos populacionais sem automóvel disponível, também geram problemas que se repercutem em pressões sobre o ambiente e qualidade de vida dos centros urbanos, na medida em que a ausência de soluções de transportes coletivos nestes territórios, implica o recurso ao transporte individual, tratando-se habitualmente de deslocações com destino aos centros urbanos onde se concentram os serviços básicos de apoio à população.

Contrariamente ao que acontece nas zonas de maior densidade populacional, onde o reforço da oferta de transporte público pode ser compensado por um aumento de procura e de receitas que permitem um maior equilíbrio das contas de operação, nas zonas de baixa densidade, por inerência das suas características de reduzida procura, tal dificilmente ocorre. Efetivamente, nas zonas de baixa densidade populacional e de povoamento disperso, as necessidades de transporte não conseguem ser eficientemente asseguradas pelo transporte público coletivo regular, com horários e rotas fixas, quer porque este é economicamente pouco viável (custos operacionais fixos elevados para receitas escassas), quer ainda porque se torna pouco atrativo devido à degradação da qualidade de serviço decorrente da necessidade de efetuar percursos extensos para cobrir diferentes locais afastados entre si e, conseqüentemente, com baixas frequências.

As soluções de transporte flexível, designadamente a implementação de serviços de transporte a pedido, tem-se afirmado a nível internacional como uma solução eficaz para promover uma cobertura territorial mais ampla, com níveis de serviço adequados e com custos controlados em territórios de baixa densidade.

No essencial, os serviços de transporte flexível a pedido adequados a territórios de baixa procura, assentam na disponibilização de percursos e horários predefinidos (à semelhança do que acontece com o transporte regular), os quais só se realizam, no todo ou em parte, em função da procura que antecipadamente efetuou uma reserva de viagem para os serviços disponibilizados. O facto de assentar num serviço que requer uma reserva antecipada (normalmente, é exigido que a reserva seja efetuada pelo menos no dia anterior) permite uma melhor organização do transporte, quer do ponto de vista de otimização dos percursos a realizar, quer em termos de afetação da dimensão dos veículos à procura a transportar. Ambas as situações se traduzem em economias de exploração e na redução de emissões poluentes.

Figura 20 - Exemplo do sistema de realização de reservas do Transporte a Pedido do Médio Tejo



Fonte: <http://transporteapedido.mediotejo.pt>

Cofinanciado por:

É, todavia, de assinalar que a opção por este tipo de serviço deve ser sempre articulada com a oferta de serviços regulares e atender a que se trata de um serviço que, normalmente, apresenta encargos mais elevados por passageiro transportado do que um serviço regular e que, para a população se traduz numa solução de transporte limitada já que requer uma maior programação das deslocações. Neste contexto, o papel do transporte a pedido não é substituir o transporte regular, mas sim colmatar os problemas de cobertura de rede em situações onde o transporte regular não existe e/ou onde este apresenta custos e padrões de exploração pouco sustentáveis.

Do ponto de vista operacional, a implementação deste tipo de serviços requer, normalmente, a criação de um “Centro de Controle” encarregue pelo registo de reservas, pela construção das rotas que otimizam os serviços a efetuar e sua atribuição/comunicação aos operadores de transportes encarregues da realização dos serviços, bem como pela monitorização das operações. Para a operação de transportes, propriamente dita, são normalmente utilizados veículos de dimensão variável em função da procura potencial e real (as viaturas entre 5 e 9 lugares sentados são as mais utilizadas), podendo-se recorrer-se a frotas dos operadores locais, táxis ou veículos municipais que apresentem disponibilidade de operação. A aquisição de veículos não é obrigatória, sendo que recurso a táxis ou veículos de operadores de TC tem a vantagem de estes já se apresentarem conformes com a prestação de serviço de transporte público de passageiros.

Apesar do nível de tecnologia necessário variar muito consoante o grau de flexibilidade preconizado para o serviço, na tabela seguinte sistematizam-se os requisitos base considerados convenientes para uma operação de transporte flexível a pedido em meio rural.

Cofinanciado por:



Tabela 12 - Requisitos tecnológicos associados ao transporte a pedido

Tipo de equipamento	Descrição
Equipamento de Centro de Reservas (<i>Call Center</i>)	Envolve habitualmente a disponibilização de um número verde ou azul* associado à reserva de viagens e necessariamente a existência de uma ou mais linhas de telefone para atendimento das chamadas. Ainda associado ao funcionamento do <i>call center</i> é necessário dispor de <i>software</i> específico que permita a correta anotação e gestão das reservas de viagens.
Equipamentos de Gestão de Frota	Associado ao centro de controle de operações é recomendável dispor de equipamentos de <i>hardware</i> (servidores) que permitam suportar a informação geográfica da rede e <i>software</i> específico de gestão de frotas que possibilite a identificação das viaturas no terreno e a construção dos caminhos mais eficientes para a recolha dos pedidos de viagem registados. Os <i>softwares</i> de gestão de serviço permitem a monitoração do serviço, com a emissão de relatórios de estatísticas diversas, os quais facilitam o ajustamento da oferta à procura.
Equipamento embarcado nos veículos	Os veículos que asseguram serviços de transporte são habitualmente equipados com dispositivos que permitem informar o centro de controle sobre a sua posição geográfica (GPS) e dispositivos que permitem a comunicação com o centro de controle (consolas de mensagens ou computadores de bordo, sendo que o recurso a uma soluções móveis - telemóveis / tabletes - têm vindo também a surgir como uma forma eficiente de comunicação entre os veículos e o centro de controle). Paralelamente, poderá ainda haver a necessidade de dotar os veículos de equipamentos de bilhética que possibilitem a leitura e/ou emissão de títulos de viagens, sendo que este investimento pode ser dispensável, especialmente quando os veículos em operação são de pequena dimensão.
Equipamentos de Informação aos utilizadores	Existe a possibilidade de dotar as principais paragens com painéis interativos que permitam informar os clientes da hora esperada para a passagem da viatura. Ainda nos equipamentos de informação aos clientes, poder-se-á dispor de funcionalidades <i>web</i> específicas para o transporte a pedido que permitam, designadamente, a consulta de horários e a marcação de viagens através da <i>internet</i> , ou o envio de SMS com a hora prevista de chegada, mas o recurso a estas tecnologias não é a norma em zonas rurais.

*Nos números verdes as chamadas são gratuitas para os clientes, enquanto nos números azuis o preço é partilhado

No caso concreto da CIMAC, a implementação de serviços de transportes flexíveis deverá também assentar numa lógica de complementaridade com a oferta de serviços regulares, antevendo-se que os serviços de transporte flexível se estruturam, numa primeira fase, na criação de circuitos autónomos que assegurem a ligação dos lugares que atualmente apresentam problemas de défice de oferta, nos termos do RJSPTP, à sua sede de concelho e/ou sede de freguesia (caso aí exista uma oferta razoável de ligações de TC para a sede de concelho), sendo que na construção da oferta a proporcionar deverá haver o cuidado de articular os horários dos transportes flexíveis com as carreiras que asseguram a ligação a Évora.

De notar que a implementação deste tipo de serviços deve ser gradual e não tem necessariamente que aguardar pela conclusão do Plano Operacional de Transportes, devendo ser monitorizada de modo a melhorar o ajustamento da oferta às especificidades da procura local. Tendo em consideração a população sem acesso a serviços mínimos de transportes por concelho e o interesse manifestado pelas autarquias, este projeto poderá ter início prioritariamente nos concelhos de Évora, Vendas Novas e Montemor-o-Novo.

Na figura seguinte ilustra-se o que pode ser um mapa da rede da oferta de transporte a pedido, neste caso relativo ao concelho de Mação (Comunidade do Médio Tejo).

Cofinanciado por:



Figura 21 - Mapa da rede de Transporte a Pedido no concelho de Mação



Fonte: CIM do Médio Tejo,

http://mediotejo.pt/images/CIMT/Areas_de_Intervencao/Mobilidade/TAp/brochuras/tap-brochuras-macao-v3.pdf, 25-6-2016

Apesar do desenho dos serviços a disponibilizar dever ser desenvolvido concelho a concelho, tanto mais que a procura dominante tende a ser de âmbito concelhio e que existe maior eficiência na adoção de soluções de transporte também de âmbito local, defende-se que existem vantagens em centralizar algumas funções na CIMAC, designadamente as funções adstritas à implementação e operacionalização do “centro de controle” do serviço, bem como à dinamização das condições de exploração que se vierem a considerar como mais ajustadas para cada um dos concelhos, de modo a que se possam corrigir os problemas de défices de oferta, o mais rápido possível.

Diversos concelhos da CIMAC procuraram responder às necessidades dos munícipes residentes em lugares deficientemente servidos pela rede de TC regular com a criação de serviços de transportes gratuitos que estabelecem a ligação destes à sede do concelho. Neste contexto, a implementação de um serviço de transporte flexível é entendida pela generalidade dos concelhos como desnecessária.

Com efeito, apenas Montemor-o-Novo, Évora e Vendas Novas entendem justificar-se ser estudada esta solução nos seus concelhos, considerando que em função dos resultados que venham a ser encontrados, será avaliada a efetiva necessidade de se avançar com o transporte a pedido nesta comunidade. Apesar do nível de adesão desta proposta ser bastante moderado,

Cofinanciado por:



propõe-se, ainda assim, considerar a rubrica de aquisição das tecnologias de controle e de reserva ao nível da CIMAC, uma vez que esta solução é sempre muito mais económica quando considerada para um conjunto de concelhos.

2.3.7. LI 2.6: Melhoria da informação ao público

Está hoje demonstrado que a qualidade da informação sobre um determinado sistema de transportes públicos e a facilidade de acesso à informação proporcionada aos cidadãos, são fatores relevantes da adesão a esse mesmo transporte e constituem veículos potenciadores de comportamentos mais sustentáveis, promovendo a eficiência energética do sistema de transportes, a redução das emissões poluentes e uma melhor qualidade de vida.

A informação atualmente disponível sobre a oferta de serviços de transportes públicos é desintegrada e deficiente, sobretudo quando se considera a oferta dos serviços interurbanos. Ao nível dos serviços de transporte urbano, os horários e percursos disponíveis são disponibilizados de forma estática nos *sites* dos municípios, sem grande preocupação de visibilidade e com conteúdos pouco intuitivos. Ao nível dos serviços interurbanos a situação é ainda mais grave, na medida em que apenas é disponibilizada a informação associada à oferta dos serviços expressos, não dispondo de qualquer tipo de informação sobre os serviços que prestam a nível municipal e intermunicipal. Na maioria das paragens, tanto dos serviços urbanos como interurbanos, também não há informação sobre a oferta existente, sendo que, de uma forma geral, para saber qual a oferta existente é necessário telefonar para as empresas de transporte ou realizar uma deslocação aos terminais rodoviários/paragem principais existentes nas sedes de concelho.

Para inverter a tendência de crescimento da quota de mercado do automóvel e aumentar a procura dos serviços de transportes públicos, é fundamental apostar na melhoria da imagem e da informação ao público sobre a oferta de transportes públicos coletivos, recorrendo a diferentes tipos de plataformas que permitam abranger toda a população, independentemente do seu nível de instrução e apetência para a utilização de novas tecnologias.

A melhoria da imagem e da informação ao público é também um fator determinante para o sucesso da reorganização das redes regional e urbanas que se anteveem, sendo que para atingir este propósito, foram consideradas duas ações chave, a saber:

- Desenvolvimento de uma **imagem de marca** para os Transportes Públicos e criação de um **Portal da mobilidade regional**;
- Desenvolvimento de **sistemas de informação ao público integrados** para o conjunto dos concelhos da CIMAC, tendo em consideração a oferta urbana, mas também os restantes níveis de oferta.

A aposta no desenvolvimento de uma imagem de marca para os transportes de públicos tem como objetivo disseminar junto à população, a existência de uma **oferta de transporte público** que é **organizada, moderna e eficiente**, proporcionando ao utilizador (ou potencial utilizador) uma visão de simplicidade e objetividade da rede: “**uma rede de transporte público simples e direta**”, uma vez que, em muitos casos, a população não utiliza o TC por não saber que ligações existem.

Cofinanciado por:

O desenvolvimento desta nova imagem e a implementação de uma estratégia de comunicação deve ser realizada à escala da CIMAC e envolver todos os operadores de transporte público, já que deles depende o acesso a informação atualizada sobre a oferta disponível. Esta tarefa a ser realizada tão brevemente quanto possível, deve envolver uma equipa de comunicação e *marketing* que ajude a definir o conceito para a marca, os formatos em que esta é disseminada, bem como todo o material estático necessário à comunicação e divulgação da oferta de serviço, incluindo a produção de diagramas de rede e horários para disponibilização nas interfaces de transportes e paragens de autocarros.

Este projeto deve ainda contemplar a criação de um portal *web* da mobilidade regional que assegure:

- a disponibilização de toda a informação sobre a oferta de transportes públicos numa única plataforma e a sua uniformização com vista a facilitar uma visão integrada das opções de mobilidade, independentemente dos operadores de transporte que as promovem;
- a possibilidade de desenvolver algoritmos de escolhas de caminhos em que são consideradas as diferentes opções multimodais, o que permitirá escolhas mais informadas e tendencialmente mais sustentáveis.

Este portal deve ser baseado em *software* SIG de modo a permitir a integração de bases de dados geográficas e de conteúdos dos vários parceiros “territoriais” (por exemplo, operadores de TC, sistemas de Gestão do estacionamento, informação providenciada pelas Câmaras Municipais e/ou outras entidades, designadamente equipamentos e locais turísticos e de lazer), de modo a poder afirmar-se como local de visita obrigatória para todos os que necessitam ou pretendem deslocar-se na região.

Este esforço de centralização da informação, deverá ser dinamizado pelo Gabinete de Mobilidade da CIMAC, o qual deverá promover a disseminação da informação estatística associada ao Pacto da Mobilidade e Observatório da Mobilidade ou sobre as Iniciativas de Sensibilização da População a desenvolver a nível regional ou local. Esta centralização da informação será também importante para alimentar, entre outros, os processos de planeamento da rede de transporte públicos.

Cofinanciado por:



Figura 22 - Exemplo de mapa de rede (Spidermap) centrado na paragem da Carris



Fonte: OPT, <http://www.opt.pt/produto.asp?codProduto=8>, 2016-02-25

A título exemplificativo apresenta-se na Figura 23 a página de entrada do Portal de informação do Consórcio Regional de Transportes de Madrid (organismo público que concentra as competências em matéria de transportes regulares de passageiros na Comunidade de Madrid), o qual apresenta um leque variado de informações. Na Figura 24 apresenta-se um exemplo de um motor de busca de caminhos multimodal, desenvolvido através de uma parceria entre diversas entidades da Área Metropolitana de Lisboa.

Figura 23 - Portal de informação de transportes da Autoridade de transportes de Madrid



Fonte: <http://www.crtm.es/>

Cofinanciado por:

propõe o investimento mais específico no desenvolvimento de **sistemas de informação ao público integrado, associados aos transportes urbanos.**

Paralelamente, em locais estratégicos da rede, designadamente nas interfaces de transportes ou paragens onde ocorram transbordos entre linhas ou entrecruzamento de serviços, deverá contemplar-se a possibilidade de instalação de painéis de informação próprios para a divulgação da oferta em tempo real. Deverá ainda ser equacionada a possibilidade de instalar painéis informativos em equipamentos e serviços de grande afluência (Hospitais, na Universidade, serviços de atendimento ao público da Câmara Municipal, ...) que permitam uma melhor difusão da oferta existente.

Todos os municípios pretendem aderir a esta iniciativa de melhoria da informação, sendo reconhecida a vantagem de centralização dos custos de desenvolvimento das plataformas e material de divulgação ao nível da CIMAC.

2.3.8. LI2.7: Estudo da Viabilidade Económica da melhoria de serviço de passageiros da Linha do Alentejo

A Linha do Alentejo será estudada pelas Infraestruturas de Portugal no âmbito dos projetos prioritários definidos no PETI3+, uma vez que integra um dos corredores prioritários das redes RTE-T a desenvolver no âmbito do próximo quadro comunitário de apoio 2014-2020.

A prioridade dada a este corredor está associada ao papel que se espera que esta linha venha a desempenhar no processo de ampliação do *hinterland* do Porto de Sines para o mercado espanhol, mas existe a oportunidade de avaliar a viabilidade de melhorar o serviço de passageiros nas ligações internas ao Alentejo, e, também de ligação a Lisboa.

Este estudo deverá ser acompanhado com atenção pela CIMAC e pelas autarquias que são servidas pelo corredor, isto é por, Montemor-o-Novo, Vendas Novas e Évora.

2.4. Obj3: Promover a intermodalidade no sistema de transportes coletivos

2.4.1. Breve enquadramento

A promoção da intermodalidade é um dos fatores chave para uma organização mais eficaz e eficiente do sistema de transportes, sendo que, ao nível da CIMAC, a aposta na estruturação e hierarquização da rede passa por envolver a requalificação das interfaces (nas quais se incluem as paragens de transportes, mas estas foram incluídas no ponto anterior), no sentido de melhorar a qualidade do espaço de estadia e de circulação destes pontos de conexão.

Cofinanciado por:



Nalguns casos, a intermodalidade é também concretizada na melhoria dos acessos às interfaces de transportes e, neste contexto, estas podem abranger os acessos dos autocarros, dos automóveis, peões e/ou bicicletas.

No presente ponto descrevem-se as principais iniciativas consideradas para promover a intermodalidade no sistema de transportes coletivos, as quais estão organizadas tendo em consideração três linhas de orientação fundamentais:

Tabela 13 - Objetivo específico 3: Promover a intermodalidade no sistema de transportes coletivos

Objetivos específicos e Linhas de Orientação	
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

Seguidamente descrevem-se as propostas que estão a ser consideradas por cada um dos concelhos da CIMAC.

2.4.2. LI3.1: Criação e/ou requalificação das interfaces de transporte existentes

Três dos concelhos da CIMAC têm intenção de construir uma nova interface de transporte, sendo estes respetivamente, os municípios de Borba, Évora e Mora.

As interfaces de Borba e de Mora correspondem a infraestruturas de dimensão ligeira a construir na sede de concelho, e têm como principal objetivo afirmar estes pontos nodais de oferta à escala do concelho. Nestas interfaces importa criar condições de conforto para os passageiros que esperam pelos serviços de transporte coletivo, mas sobretudo assegurar que a informação sobre a oferta está disponível e é compreensível.

A interface proposta pela CM de Évora para o Rossio de S. Brás tem a ambição de se constituir como uma porta de entrada na cidade e no concelho para os residentes e, também visitantes, contribuindo assim para qualificar aquele espaço (que hoje está em terra batida e é utilizado por estacionamento informal e nos dias de feiras) e promover melhores condições de acessibilidade em transporte coletivo, automóvel e em modos suaves.

Tabela 14 - LI 3.1: Construção de novas interfaces de transporte existentes

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Borba	Borba	Criação de uma interface de transporte no centro urbano de Borba	A CM de Borba pretende criar um abrigo de maior dimensão no Centro Urbano de Borba, requalificando o espaço público envolvente para o tornar acessível a utentes com mobilidade condicionada.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Évora	Centro urbano de Évora (União de Freguesias de Malagueira e Horta das Figueiras)	Criação de uma nova interface intermodal no Rossio de S. Brás	A autarquia tem a intenção de criar uma nova interface intermodal no Rossio de São Brás; neste espaço propõe-se a integração da oferta de estacionamento (que já existe e se pretende requalificar), dos transportes públicos urbanos, sistemas de bicicletas e posto de acolhimento de turistas e visitantes.
Mora	Centro Urbano de Mora	Criação de uma interface de transporte, com beneficiação do espaço de espera e circulação inclusiva a todos.	A CM de Mora propõe a criação de uma nova interface de transporte, de modo a aumentar a qualidade e conforto das condições de espera dos passageiros, contribuindo assim para aumentar a atratividade do transporte coletivo.

Em seis outros concelhos da CIMAC é necessário proceder à requalificação das interfaces de transporte existentes, nomeadamente para garantir que estas são adequadas no que respeita à garantia de acessibilidade para todos e para garantir que as condições de estadia dos passageiros são adequadas e confortáveis.

Tabela 15 - LI 3.1: Requalificação das interfaces de transporte existentes

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Centro Urbano do Alandroal	Requalificação da interface de transporte existente	A CM de Alandroal pretende requalificar a interface existente, promovendo o aumento das condições de conforto e segurança dos passageiros e assegurando a acessibilidade inclusiva do espaço.
Arraiolos	Alandroal	Requalificação da interface de transporte existente	A CM de Arraiolos pretende requalificar a interface existente, criando uma sala de espera e remodelando o abrigo.
Montemor-o-Novo	Centro Urbano de Montemor-o-Novo	Requalificação do terminal de camionagem	A CM de Montemor-o-Novo propõe a requalificação do edifício do terminal de camionagem, promovendo melhores condições de acessibilidade para todos, melhorando a organização do espaço interno e as condições de espera.
Portel	Centro Urbano de Portel	Requalificação da interface de transporte existente	A CM de Portel pretende requalificar a interface existente, remodelando a infraestrutura existente, nomeadamente, com a melhoria das instalações sanitárias, climatização do espaço, introdução de mobiliário urbano e beneficiação da sala de espera.
Redondo	Centro urbano do Redondo	Requalificação da interface de transporte existente	A CM de Redondo pretende requalificar a interface existente, criando uma sala de espera confortável e garantindo a acessibilidade inclusiva a todos.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Reguengos de Monsaraz	Centro urbano de Reguengos de Monsaraz	Requalificação da interface de transporte existente	A CM de Reguengos pretende requalificar o espaço interior e exterior do terminal de camionagem, introduzindo melhorias nas zonas de estadia e circulação dos passageiros (sala de espera, wc's) e zona de bilheteira, garantindo a acessibilidade para todos neste equipamento. Será também necessário proceder a reparações das palas na zona de estacionamento dos autocarros.

2.4.3. LI3.2: Requalificação e/ou Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes

Cinco dos catorze concelhos da CIMAC propõe requalificar os acessos às interfaces de transporte; no presente ponto sistematizam-se as intervenções que estão a ser preconizadas.

Tabela 16 - LI 3.2: Requalificação e/ou Criação dos acessos rodoviários à interface de transporte

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Borba	Centro Urbano de Borba	Requalificação dos acessos à interface de transportes	O abrigo existente no centro urbano de Borba não está acessível para pessoas com mobilidade reduzida; nesta proposta procura-se assegurar a requalificação da zona envolvente, de modo a assegurar a existência de percursos acessíveis.
Évora	Évora / União das Freguesias de Bacelo e Senhora da Saúde	Requalificação da interface modal e do parque de estacionamento da Porta de Aviz	A autarquia propõe intervir no troço entre as Portas de Aviz e a Porta da Lagoa, com o objetivo de promover uma imagem atrativa, introduzir sinalização direcional de encaminhamento, proceder à repavimentação e marcação horizontal adequada, instalar infraestruturas de apoio ao estacionamento de bicicletas, introduzir ensombramento vegetal e tratar a zona adjacente à muralha, melhorando a ligação pedonal continua entre estas duas portas.
Montemor-o-Novo	Centro Urbano de Montemor-o-Novo	Requalificação dos acessos à interface de transportes	A CM de Montemor-o-Novo pretende organizar a circulação rodoviária e pedonal, bem como o estacionamento automóvel na envolvente do terminal rodoviário
Mora	Centro Urbano de Mora	Criação dos acessos à interface de transportes	A CM de Mora pretende melhorar os acessos rodoviários e o estacionamento de apoio à nova interface de transporte; para tal será necessário adquirir o terreno para a construção da interface e zona de apoio, construir estacionamento e os acessos rodoviários, incluindo a construção de uma nova rotunda na Avenida do Fluviário.

Cofinanciado por:

Vendas Novas	Concelho	Requalificação do acesso à Estação da CP de Vendas Novas	A CM de Vendas Novas pretende melhorar o acesso rodoviário à estação ferroviária da cidade, corrigindo o traçado e permitindo o acesso aos autocarros. A melhoria dos acessos pretende ser promotora dum incremento da intermodalidade, onde se incluem os modos suaves.
--------------	----------	--	--

2.4.4. LI3.3: Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados

Não obstante, num futuro próximo dever ser equacionada a possibilidade de assegurar a plena integração tarifária dos serviços de transportes coletivos regionais, facilitando que o estabelecimento de cadeias de viagem complexas possa ser realizado com recurso a um único título de transporte que não penalize as mudanças de operador⁴, no curto médio prazo, a preocupação central com vista à promoção de políticas tarifárias integradas incidirá na melhoria dos sistemas de bilhética de Évora.

A migração dos atuais sistemas de bilhética para sistemas mais recentes e integrados, terá vantagens a diferentes níveis, devendo, designadamente:

- Facilitar a aquisição dos títulos de transporte, recorrendo a diferentes opções de aquisição e pagamento (máquinas de venda automática, telemóvel, pagamentos *online*, por multibanco,...). A introdução destas novas funcionalidades é fundamental para promover o TC e cativar novos clientes para este modo, já que é eliminada a dificuldade da rede de vendas ser muito limitada;
- Permitir a integração do pagamento dos serviços de transportes urbanos com outros serviços de mobilidade, como por exemplo, o estacionamento ou o acesso à rede de bicicletas partilhadas, potenciando, deste modo, o desenvolvimento de uma cultura de multimodalidade, onde se garante aos cidadãos uma maior liberdade para optar por modos de transporte mais sustentáveis, nos momentos ou cadeias de viagens onde estes se configurem como uma alternativa⁵;
- Permitir uma monitorização mais eficiente da procura, que facilite tanto os processos de planeamento e gestão da oferta do serviço, como a introdução de uma política de tarifária mais pró-ativa que contemple um leque de tarifas mais justo e diversificado (e.g. pagamentos por etapa ou por viagem, passes diários, pré-

⁴ Esta intervenção deverá ser equacionada ao nível do plano operacional de transporte proposto para a região, em função da complexidade da rede e do sistema tarifário que se vier a definir para a região, sendo admissível que o processo de migração para sistemas de bilhética inteligente só venha a ser implementado no âmbito do processo de contratualização da rede.

⁵ Há que ter consciência que a mudança de comportamentos leva tempo e que haverá sempre situações onde o TC terá dificuldade de responder de forma atrativa às necessidades da procura. A aposta em sistemas de bilhética integrados terá um importante papel para a gradual migração do TI para o TC e modos suaves.

Cofinanciado por:

comprados de n viagens, ...) e soluções de descontos promotoras de uma mobilidade mais sustentável (e.g. descontos em função do número de utilizações, descontos familiares, tarifas especiais de Park&Ride, promoções associadas a eventos especiais, ...);

- Melhorar os processos de gestão e fiscalização das operações, promovendo deste modo uma melhor afetação dos recursos e uma maior sustentabilidade económico-financeira dos serviços.

As soluções tecnológicas associadas à implementação de sistemas de bilhética são diversas, devendo as opções a considerar, garantir a não exclusão de determinados segmentos da população e acautelar a evolução do sistema de transportes e a futura integração de outros serviços.

Esta iniciativa será provavelmente de implementação faseada, recomendando-se que o estudo das opções tecnológicas e recomendação sobre a opção mais adequada possa ser desenvolvido ao nível da estrutura central da CIMAC, de modo a procurar garantir que o sistema de bilhética que for considerado poderá ser utilizado de modo universal em todos os concelhos e por todos os operadores.

2.5. Obj4: Estratégia articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas

2.5.1. Breve enquadramento

O presente Quadro Comunitário de Apoio limita consideravelmente o investimento em infraestruturas rodoviárias, as quais apenas se poderão justificar em situações muito particulares e que têm de ser fundamentadas com base em critérios relacionados com a segurança rodoviária, a diminuição dos impactes ambientais associados ao tráfego rodoviário ou se estiverem presentes critérios de eficácia económica (e.g., acessibilidade a zonas industriais). Tendo presente esta orientação, o PAMUS apenas considera as propostas que efetivamente são sentidas como fundamentais por cada uma das autarquias. As propostas que envolvem a intervenção no sistema rodoviário incluem as seguintes tipologias de intervenção:

Tabela 17 - Objetivo específico 4: Estratégia articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas

Objetivos específicos e Linhas de orientação	
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)

Cofinanciado por:

4.5	Manutenção da rede rodoviária municipal
4.6	Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos
4.7	Acessibilidades a polos estruturantes regionais
4.8	Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados

Nos pontos seguintes descrevem-se mais detalhadamente cada uma destas propostas de atuação.

2.5.2. LI4.1: Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais

A construção de ligações rodoviárias para a melhoria das acessibilidades regionais apenas é defendida em situações muito excecionais, por um conjunto muito limitado de concelhos, uma vez que genericamente a acessibilidade regional está razoavelmente salvaguardada, mas sobretudo, porque é reconhecido que será muito difícil concretizar a construção de infraestruturas rodoviárias estruturantes.

Apesar disso, em seis dos concelhos da CIMAC são consideradas propostas que têm associado este objetivo, sendo estas descritas na Tabela 18.

Tabela 18 - LI 4.1: Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais

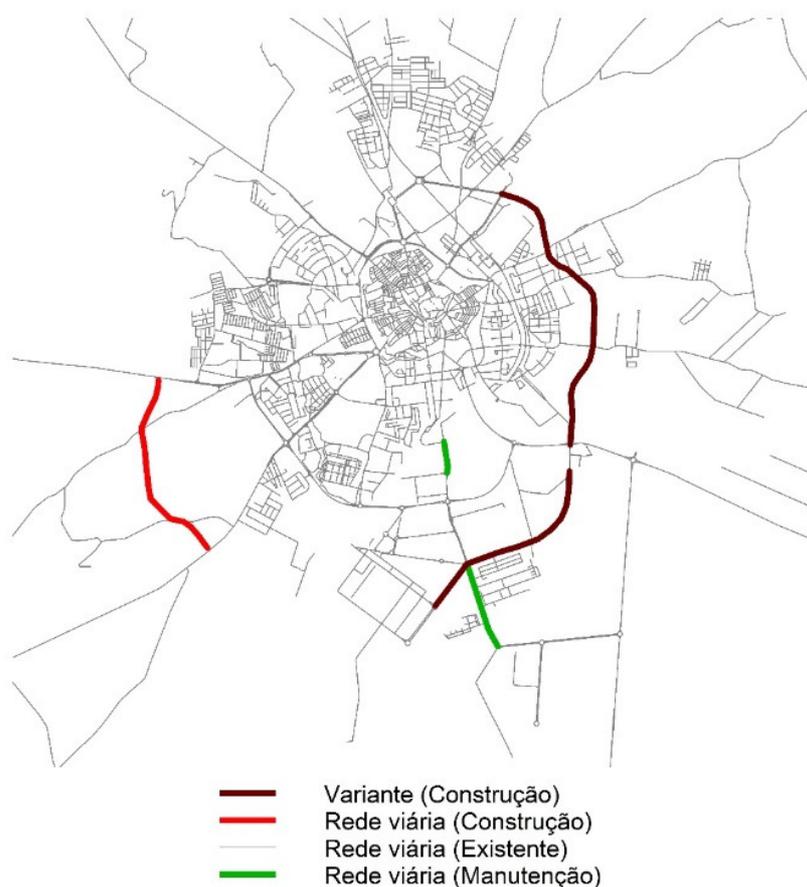
Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Alandroal	Criação do troço de ligação do centro de Alandroal à EN 255	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais do Alandroal ao restante território.
Estremoz	Concelho	Criação de uma ligação rodoviária do IP2 à A6	Estremoz defende a construção desta ligação porque promove ligações mais rápidas e seguras, evitando a passagem do tráfego de pesados pelo centro da sede do concelho. Este troço terá também ligação à variante do lado este de Estremoz, também perspectivada em sede do PDM.
Évora	Concelho	Construção de variante ao IP2	Esta proposta tem como objetivo retirar o trânsito de atravessamento de pesados (com algum relevo para o trânsito pesado de matérias perigosas) do interior da cidade de Évora.
Portel	Concelho	Construção de uma ligação rodoviária entre Vera Cruz e Marmelar, para melhoria das acessibilidades regionais	A autarquia propõe a construção de uma ligação intermunicipal entre os aglomerados de Vera Cruz (Portel) e de Marmelar (concelho de Vidigueira), de modo a diminuir as distâncias entre duas localidades geograficamente próximas, mas com acessibilidade difícil. O troço a realizar tem cerca de 4 km no concelho de Portel.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Reguengos de Monsaraz	Concelho	Requalificação/beneficiação da ligação de Campinho à N256	A CM de Reguengos propõe a requalificação / beneficiação da ligação entre Campinho e a N256, a qual permitirá uma ligação mais fácil a Espanha.
Vila Viçosa	Concelho	Criação do troço de ligação da EN509 à EN que vai para Juromenha/Elvas	A CM de Vila Viçosa pretende melhorar as suas acessibilidades às zonas económicas mais importantes, promovendo igualmente a acessibilidade ao seu centro urbano ao exterior.

Na Figura 25 apresenta-se as propostas defendidas por Évora para consolidação da sua rede viária.

Figura 25 - Évora: Proposta de melhorias das acessibilidades



Fonte: informação fornecida pela autarquia

Cofinanciado por:

2.5.3. LI4.2: Construção e/ou melhoria de variantes rodoviárias

Metade dos concelhos da CIMAC indicam ser necessária a construção e/ou melhoria das variantes rodoviárias, verificando-se que três deles correspondem a centros urbanos de nível superior. Vila Viçosa porque regista o atravessamento de tráfego de pesados associados aos movimentos dos pesados com origem na indústria de extração e transformação do mármore, apresenta 3 propostas, em zonas distintas do município.

Tabela 19 - LI 4.2: Construção e/ou melhoria de variantes rodoviárias

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Arraiolos	Concelho	Construção duma variante ao aglomerado de Igreja	A CM de Arraiolos propõe a construção duma variante ao aglomerado da Igreja, com o objetivo de retirar o tráfego de pesados do interior da mesma.
Estremoz	Concelho	Construção de uma variante rodoviária, de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e a introduzir melhores condições para a circulação pedonal	A construção de uma variante é fundamental para o desvio de pesados do centro da cidade, mais especificamente, interligando o lado oeste ao lado este da cidade (previsto em PDM). Esta variante permite em simultâneo, a melhoria da acessibilidade à zona industrial de Estremoz.
Montemor-o-Novo	Área Urbana de Montemor-o-novo	Construção da variante da EN4.	A CM de Montemor-o-Novo pretende desviar o tráfego de pesados da Av. Gago Coutinho, através da construção duma variante a Norte. Complementarmente o traçado proposto facilita os acessos para distribuição dos materiais e produtos locais, nomeadamente na Zona Industrial da Adua, razão pela qual o mesmo termina no atual arruamento principal da ZIA.
Mora	Área Urbana de Mora	Construção da variante à EN4, para desvio de pesados	A CM de Mora pretende dar continuidade ao troço já realizado da variante à EN4, desviando o tráfego de pesados de dois dos principais pontos de estrangulamento urbanos, criando assim uma alternativa com condições de segurança aceitáveis.

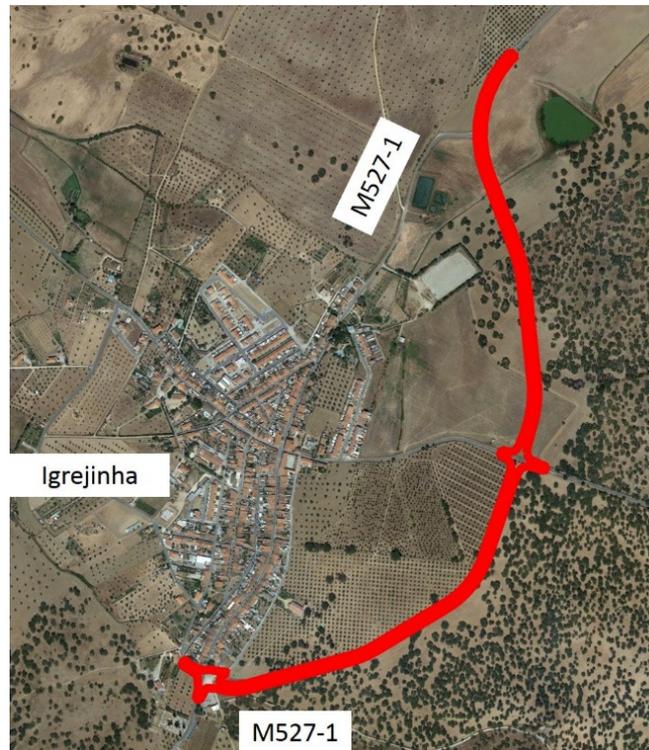
Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Reguengos de Monsaraz	Área Urbana de Reguengos de Monsaraz	Construção da variante, para desvio de pesados de zonas "sensíveis" da cidade	Reguengos de Monsaraz pretende construir uma variante a norte da cidade, retirando o tráfego de pesados oriundo de Redondo, e eliminando a sua passagem no centro da vila em zonas sensíveis, onde se localizam as escolas e jardim-de-infância. Esta obra será da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, S.A..
Viana do Alentejo	Centro Urbano de Viana do Alentejo	Construção de uma variante que una a R254 à EN384	A CM de Viana do Alentejo pretende construir uma variante ao centro urbano, melhorando a acessibilidade à ZI e reduz o tráfego de atravessamento do centro urbanos pelo tráfego pesado.
Vila Viçosa	Concelho	Construção de variante rodoviária a Bencatel	A construção duma variante ao aglomerado de Bencatel é importante como forma principal de retirar o tráfego de pesados do centro da localidade. Esta variante está prevista no PDM.
Vila Viçosa	Área Urbana de Vila Viçosa	Construção de variante rodoviária a Vila Viçosa	A CM de Vila Viçosa pretende proceder à construção da variante ao aglomerado de Vila Viçosa, retirando o tráfego de pesados do centro urbano. Esta variante está prevista no PDM.
Vila Viçosa	Concelho	Construção de variante rodoviária a São Romão	A CM de Vila Viçosa pretende construir uma variante à localidade de São Romão, de forma a retirar o tráfego de pesados do centro da localidade. Esta variante está prevista no PDM.

Cofinanciado por:



Figura 26 - Arraiolos: Proposta de construção de variante



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Figura 27 - Vila Viçosa: Proposta de construção de variante



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

Cofinanciado por:



Figura 28 - Montemor-o-Novo: Proposta de construção de variante



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

2.5.4. LI4.3: Redução do perfil rodoviário e/ou introdução de medidas para controle de velocidade e aumento da segurança rodoviária

A tabela seguinte apresenta as propostas de intervenção relacionadas com a necessidade de redução do perfil rodoviário e/ou de introdução de medidas de controle de velocidade e aumento da segurança rodoviária.

As propostas incluídas nesta linha de intervenção têm como objetivo aumentar a segurança de circulação de pessoas e de bicicletas no interior dos aglomerados urbanos, incorporando todas as ações relacionadas com a redução do perfil transversal para inserção de passeios e corredores cicláveis, a introdução de lombas, de sinalética e de sistemas de semáforos atuados pela velocidade.

No total verifica-se que doze dos concelhos da CIMAC referem a necessidade de incluir este tipo de intervenções no seu território.

Cofinanciado por:



Tabela 20 - LI 4.3: Redução do perfil rodoviário e/ou introdução de medidas de controle de velocidade e aumento da segurança rodoviária

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Centro Urbano do Alandroal	Reforço de medidas de segurança para peões junto às escolas	A CM de Alandroal pretende reforçar as medidas de proteção dos peões, nomeadamente junto a zonas com elevado tráfego pedonal – Escola EBI Alandroal
Arraiolos	Centro Urbano de Arraiolos	Reforço de medidas de segurança para peões	A CM de Arraiolos pretende reforçar as medidas de proteção dos peões, nomeadamente junto a zonas com elevado tráfego pedonal
Borba	Centro Urbano de Borba	Introdução de medidas de segurança para peões em 3 vias urbanas	A CM de Borba pretende reforçar as medidas de proteção dos peões, junto a zonas com elevado tráfego pedonal, nomeadamente na Rua de S. Bartolomeu e nas intersecções desta com a Rua 13 de Janeiro e a Rua Dr.º Ramos d'Abreu.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Intervenção no perfil transversal da Av. Rainha Santa	Estremoz pretende proceder ao incremento da segurança pedonal, introduzindo na Av. Rainha Santa, lombas de redução de velocidade e/ou passarelas sobrelevadas e respetiva sinalização.
Estremoz	Concelho	Introdução de lombas em vias/pontos em que é necessário aumentar a segurança para os peões, em vários aglomerados	O município pretende intervir no perfil rodoviário de algumas vias do concelho, introduzindo lombas de redução de velocidade com respetiva sinalização em várias vias do concelho essencialmente em aglomerados rurais.
Évora	Concelho	Intervenções no perfil transversal e sinalização junto às escolas	A CM de Évora pretende promover a circulação pedonal e ciclável na envolvente a vários estabelecimentos de ensino (36), intervindo no perfil transversal e respetiva sinalização.
Montemor-o-Novo	Centro Urbano de Montemor-o-Novo	Intervenção no Perfil transversal da Av. Gago Coutinho	O município de Montemor-o-Novo pretende com proceder à reformulação do perfil transversal da Av. Gago Coutinho, introduzindo medidas de acalmia de tráfego e promovendo a redução da velocidade e o controlo do atravessamento dos pesados
Mora	Concelho	Intervenção no perfil transversal rodoviário da	O concelho de Mora propõe a Intervenção no perfil transversal na estrada do Monte

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
		Estrada do Monte Novo.	Novo, que serve uma zona residencial, aumentando o perfil incrementando a segurança e conforto dos condutores. Simultaneamente propõe a introdução de lombas de redução de velocidade de modo a promover uma maior segurança rodoviária geral.
Reguengos de Monsaraz	Concelho	Intervenção no perfil transversal nos pontos em que se pretende aumentar a acessibilidade pedonal	Como forma de reforçar as medidas de proteção dos peões, propõe-se a redução da velocidade de circulação dos veículos, nomeadamente junto a zonas com elevado tráfego pedonal. Para tal, a CM pretende introduzir 26 passadeiras sobrelevadas.
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Intervenção no perfil transversal de vias do núcleo urbano de Vendas Novas	A CM pretende proceder à reorganização de interseções em todo o centro urbano, sendo a EN4 (via de atravessamento) uma das prioridades, com a possível introdução de rotundas em zonas de maiores constrangimentos.
Viana do Alentejo	Concelho	Intervenção no perfil transversal nas vias presentes em vários pontos do concelho	A CM de Viana do Alentejo pretende reforçar as medidas de proteção dos peões, nomeadamente junto nas zonas com elevado tráfego pedonal, introduzindo lombas de redução de velocidade.
Vila Viçosa	Concelho	Intervenção no perfil transversal nas vias presentes em vários pontos do concelho	A CM de Vila Viçosa pretende reforçar as medidas de proteção dos peões, nomeadamente nas zonas com elevado tráfego pedonal, introduzindo lombas de redução de velocidade.

2.5.5. LI4.4: Melhoria da sinalética rodoviária

A existência de informação clara (tanto relativa ao código da estrada como de informação direcional) é fundamental para evitar problemas de segurança rodoviária e minimizar os riscos de desorientação e de realização de percursos desnecessários. A implementação de uma sinalização (vertical e horizontal) eficaz na rede rodoviária intra e intermunicipal permitirá, não só compreender as relações de hierarquia das diferentes vias (nacionais e concelhias), mas também organizar os percursos nos principais aglomerados e pontos notáveis da região (e respetivos concelhos).

Cofinanciado por:



Neste contexto, recomenda-se a elaboração (ou atualização, nos casos de municípios onde estes já existam) de **Planos Municipais de Sinalética** os quais podem ser orientados e coordenados, pelo **Gabinete de Mobilidade da CIM** de modo a compatibilizarem-se entre eles.

A figura seguinte ilustra como a questão da sinalização e sinalética poderá ser tratada ao nível da região, sendo que os Planos Municipais de Sinalética, farão parte de um sistema tutelado pelos vários municípios existindo, no entanto, uma componente importante ao nível da jurisdição da Rede Nacional da competência de entidades como as Infraestruturas de Portugal e as restantes concessionárias em operação.

Figura 29 - Proposta de organização do sistema de sinalização e sinalética



Trata-se de um trabalho “de fundo” a realizar por cada concelho, naturalmente com diferentes graus de complexidade de acordo com o concelho a tratar, sendo que com a realização destes Planos se pretende responder aos seguintes objetivos:

- Orientar de forma eficiente e segura os utentes da rede rodoviária nas suas deslocações pelos diferentes concelhos e pela região;
- Auxiliar os diversos agentes económicos no âmbito das suas necessidades de mobilidade nos diversos concelhos e na região;
- Aumentar a segurança dos utentes da rede rodoviária (condutores e peões) da região;
- Orientar o tráfego de atravessamento para as vias variantes aos centros urbanos de cada concelho de modo a pacificar os seus núcleos centrais (com especial atenção à circulação dos veículos pesados de mercadorias);
- Orientar e motivar os turistas para os atrativos turísticos de cada um dos concelhos, em particular, e da região, no geral.

Na Tabela 21 apresenta-se a síntese das propostas de intervenção e de melhoria da sinalética rodoviária que está a ser pensada para cada um dos municípios, sendo possível constatar que a amplitude das intervenções preconizadas varia consideravelmente entre os vários concelhos.

Cofinanciado por:

Tabela 21 - LI 4.4: Melhoria da sinalética rodoviária

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Concelho	Melhoria da Sinalética horizontal e vertical em todo o concelho	A CM do Alandroal propõe a necessidade de melhoria da sinalética de todo o concelho, através de pinturas de sinalização em 315 km de extensão nas vias do concelho e a substituição/introdução de 380 sinais de trânsito.
Arraiolos	Concelho	Melhoria da Sinalética Concelhia	Com esta proposta, a autarquia pretende melhorar a sinalética horizontal e vertical, com a possível introdução de sistemas de iluminação de passadeiras e de alguns elementos fundamentais de encaminhamento.
Borba	Concelho	Melhoria da Sinalética Concelhia	A CM de Borba pretende proceder à melhoria da sinalética horizontal e vertical em todo o concelho, através da introdução/substituição de 950 sinais verticais, reforçando na requalificação dos arruamentos a introdução/melhoria das passadeiras.
Évora	Concelho	Melhoria da Sinalética Concelhia	A melhoria da sinalética horizontal e vertical, com a introdução de sistemas de iluminação de passadeiras e de alguns elementos fundamentais de encaminhamento, são necessidades identificadas pela CM de Évora.
Estremoz	Concelho	Melhoria da Sinalética Concelhia	Estremoz necessita de melhorar a sinalética horizontal e vertical, em grande parte do concelho com maior incidência na sede de concelho.
Montemor-o-Novo	Concelho	Melhoria da Sinalética nos principais eixos viários e na Av. Gago Coutinho	A CM de Montemor-o-Novo pretende proceder à melhoria da sinalética rodoviária horizontal e vertical, com possível introdução de sistemas de iluminação de passadeiras e de alguns elementos fundamentais de encaminhamento, sobretudo nos aglomerados atravessados/divididos por IC, ER, EM de razoável dinâmica viária e na Av. Gago Coutinho.

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Mora	Concelho	Melhoria da Sinalética em todo o concelho	Mora pretende com esta proposta proceder à melhoria da sinalética horizontal e vertical, com a introdução de sistemas de iluminação de passadeiras e de alguns elementos fundamentais de encaminhamento.
Mourão	Concelho	Melhoria da Sinalética em duas estradas municipais	A CM de Mourão pretende proceder à melhoria da sinalética horizontal e vertical nas estradas municipais - EM517 e EM518 -, identificando especificamente as necessidades de pintura em 32 km de extensão e a introdução de 16 sinais verticais.
Portel	Concelho	Melhoria da Sinalética desatualizada em todo o concelho.	A CM de Portel pretende proceder à melhoria da sinalética vertical, nomeadamente com a introdução de nova sinalização, que responda às necessidades atuais do tráfego rodoviário.
Redondo	Concelho	Melhoria de Sinalização horizontal e vertical em todo o concelho	A CM de Redondo propõe a introdução / substituição de 300 novos sinais verticais, 50 pinturas de sinalização horizontais e a introdução de 6 semáforos.
Reguengos de Monsaraz	Concelho	Melhoria da sinalética horizontal e vertical	Reguengos de Monsaraz pretende melhorar a sinalética horizontal e vertical em grande parte do concelho, com maior incidência na cidade de Reguengos, incluindo 120 km de pinturas de estrada, 68 passadeiras, 750 sinais verticais e 84 conjuntos de painéis de sinalização direcional.
Vendas Novas	Sede do Concelho	Melhoria da sinalética horizontal e vertical	A autarquia de Vendas Novas pretende com esta proposta proceder à melhoria da sinalética horizontal e vertical na cidade sede de concelho.
Viana do Alentejo	Concelho	Melhoria da sinalética horizontal e vertical	Viana do Alentejo pretende proceder à melhoria da sinalização horizontal e vertical. Para já estão identificadas, a necessidade de renovação / substituição de 300 sinais e pinturas numa extensão total de 18km.

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Vila Viçosa	Concelho	Melhoria da sinalética horizontal nas vias de ligação entre aglomerados populacionais	<p>Com esta proposta a CM de Vila Viçosa pretende proceder à melhoria da sinalética horizontal, identificando como prioridades as ligações:</p> <p>i) Bencatel - Limite Concelho c/Borba e Alandroal-EM 508;</p> <p>ii) Vila Viçosa - São Romão - EM 509;</p> <p>iii) São Romão - Limite concelho c/Elvas - EM 510</p> <p>iv) Circular de Pardais - EM 533;</p> <p>v) Pardais - Limite concelho c/Alandroal - CM 1045-1;</p> <p>vi) São Romão - Limite concelho c/Alandroal - CM 1047;</p>

Tabela 22 - Resumo quantitativo das melhorias de sinalização (excepto sinalização horizontal)

	Sinais Verticais	Passadeiras elevadas/ Lombas/Leds	Semáforos
4 QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO - Sinalização			
Alandroal	380		
Arraiolos			
Borba	950	50	
Estremoz			
Évora	2.500		
Montemor-o-Novo			
Mora			
Mourão	16		
Portel	300		
Redondo	350		6
Reguengos de Monsaraz	834	26	
Vendas Novas			
Viana do Alentejo	300		
Vila Viçosa			
TOTAL	5.630	76	6

Cofinanciado por:

2.5.6. LI4.5: Manutenção da rede rodoviária municipal

A manutenção da rede rodoviária municipal é uma das principais rubricas de investimento que as autarquias terão de suportar nos próximos anos, e nesse sentido é fundamental estimar em que medida esta ação compromete os orçamentos municipais.

Algumas das autarquias já refletiram sobre as vias que são de intervenção prioritária (e.g., Borba, Mora, Portel, Viana do Alentejo ou Vila Viçosa), mas a generalidade das autarquias apenas tem noção dos custos médios anuais associados a esta rubrica.

Nos próximos anos é natural que esta componente de custos venha a ganhar uma importância sucessivamente crescente nos orçamentos municipais, já que a expansão e/ou últimas intervenções ao nível da manutenção da rede rodoviária municipal ocorreu num período de tempo relativamente contido; por outro lado, num contexto de diminuição da população nos aglomerados mais isolados, importa avaliar em que medida se deve apostar na requalificação extensiva de vias que cada vez são menos utilizadas.

Nesse contexto, poderá ser útil assumir critérios que ajudem a priorizar as intervenções de manutenção rodoviária como forma de limitar o crescimento destes custos, recomendando-se o desenvolvimento de uma metodologia de avaliação multicritério que considere diversos critérios, destacando-se como possíveis os seguintes:

- População a residir nos lugares diretamente servidos pela via;
- Emprego ou polos industriais / empresariais servidos pela via;
- Volume de tráfego rodoviário que passa num dia útil médio e repartição de veículos ligeiros e pesados;
- Hierarquia da via na rede municipal;
- Conetividade com outras redes rodoviárias;
- Custo médio de manutenção por quilómetro;
- Quilómetros a intervir e custo associado;
- Número de anos que passaram desde a última intervenção de manutenção / construção.

Na Tabela 23 apresenta-se a síntese das propostas da manutenção da rede rodoviária municipal que está a ser pensada em cada um dos municípios, sendo possível constatar que a amplitude das intervenções preconizadas varia consideravelmente entre os vários concelhos.

Tabela 23 - LI 4.5: Manutenção da rede rodoviária municipal

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Alandroal pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Borba	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	<p>A CM de Borba pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e garantir a acessibilidade rodoviária no seu concelho, identificando como pertinentes as intervenções, em cerca de 55 km, nos seguintes troços das vias:</p> <p>a) EM 506 - Estrada Estremoz/Santo Aleixo</p> <p>b) CM 506 -1 - Estrada Borba/Orada</p> <p>c) CM1040 - Caminho EM 506-1/Aldeia de Sande atravessamento da Alcaraviça</p> <p>d) CM 1024 - Caminho Aldeia de Sande/EM506 Entrada da Aldeia de Sande</p> <p>e) CM 1041 - Estrada EN4/EM508 (Gredeira) / Atravessamento da Zona urbana de Nora</p> <p>f) CM 1042 - Estrada EM508 /EN254(Alfaval) Atravessamento zona urbana Rio Moinhos no Pisão, Ferrenha e S. Gregório</p> <p>g) EM 508 - Estrada Estremoz/Alandroal 2 zonas de aglomerados em Talisca e Gredeira</p> <p>h) EM 508-4 - Estrada rotunda Salgada/Rio Moinhos - Entrada urbana Rio Moinhos junto campo futebol</p> <p>i) EM 508-3 - Estrada Salgada /Zona Industrial Borba - Entrada urbana de Borba junto à zona industrial Cruz Cristo</p> <p>j) CM 1170 - Estrada entre antiga EN 255(Avª D. Dinis Melo Castro) e Sta Bárbara. Atravessamento de zonas urbanas de Borba</p> <p>l) Antiga EN255 - Atravessamento de Borba para Elvas. Entrada de Vila Viçosa.</p> <p>m) Entrada de Estremoz até Largo Gago Coutinho e novas instalações da adega/Rua Quinta da Prata/Imediações dos Estaleiros da CMB/Saída para EN4 pelo antigo "Novo Mundo".</p>
Évora	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	<p>A CM de Évora pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e garantir uma boa acessibilidade rodoviária no seu concelho.</p>
Estremoz	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	<p>A CM de Estremoz pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e garantir uma boa acessibilidade rodoviária no seu concelho.</p>

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Montemor-o-Novo	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Montemor-o-Novo pretende reabilitar as estradas e caminhos municipais numa extensão total de cerca de 100km, para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos.
Mora	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Mora pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária. Identifica-se como eixos de manutenção prioritária cerca de 36,7 km que envolvem intervenções nas vias: <ul style="list-style-type: none"> - E.M. 1092, Montes Novos de Malarranha (CM 1008-1); - Estrada da Franzina (CM 1001); - Estrada da Charneca de Pavia; - Estrada da Adua; - Estrada da Ordem (EM 501); - Estrada de Aldeia Velha (CM 1166); - Conservação de arruamentos nas zonas urbanas.
Mourão	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Mourão pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos. É considerada prioritária a intervenção em cerca de 6,8km: <ul style="list-style-type: none"> - novo tapete e pinturas da EM385 no troço de Mourão - Abegoaria e Granja - limite de distrito; - EM 385 no troço Mourão - Ponte sobre o Alcarrache;
Portel	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Portel pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos, e planeia realizar intervenções em cerca de 42 km de extensão, no (a) Caminho Municipal n.º 522, Caminho Municipal n.º 1120, Caminho Municipal n.º 1167, Estrada Municipal n.º 521, Estrada Municipal n.º 520, Estrada Municipal n.º 531, Estrada Municipal n.º 538.

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Redondo	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Redondo pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acesso, identificando cerca de 90 km nas vias de proximidade a serem intervencionados nos próximos anos.
Reguengos de Monsaraz	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Reguengos de Monsaraz pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária, assinalando como relevante a melhoria na drenagem das bermas, através da construção de valetas betonadas em cerca de 20 km de via e a limpeza em cerca de 70 km de estradas no Concelho.
Vendas Novas	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Vendas Novas pretende reabilitar as suas estradas, através da manutenção periódica, de forma a incrementar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos.
Viana do Alentejo	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	A CM de Viana do Alentejo pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos, destacando as seguintes intervenções, numa extensão total de 38 km: <ul style="list-style-type: none"> - Estrada de ligação de Viana do Alentejo a Alcáçovas (ER257); - Estrada de ligação de Viana do Alentejo ao Outeiro (CM1118); - Estrada de ligação de Viana do Alentejo a Vila Nova da Baronia (EM516); - Estrada de ligação de Alcáçovas a Santa Catarina (EM540);

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Vila Viçosa	Concelho	Manutenção da rede rodoviária municipal	<p>A CM de Vila Viçosa pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos. No conjunto será necessário intervir em cerca de 37,3 Km, identificando-se em seguida as vias de intervenção prioritária:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligação entre antiga EN255 e CM 1045 (Paúl); - Vila Viçosa - São Romão - EM 509; - São Romão - Limite concelho c/Elvas - EM 510; - Pardais - Limite concelho c/Alandroal - CM 1045-1; - São Romão - Limite concelho c/Alandroal - CM 1047; - Pavimentação da Quinta Augusta; - Alargamento do Pontão do Galandim; - Construção do troço do CM1045 desde a MOCAPOR até à Fonte Soeiro - Pavimentação do Caminho da Ribeira de Pero Lobo; - Pavimentação do Caminho Municipal CM-1046.

As figuras seguintes apresentam os planos de manutenção prioritários definidos pelos concelhos de Alandroal, Borba, Mora, Portel, Redondo e Viana do Alentejo.

Cofinanciado por:

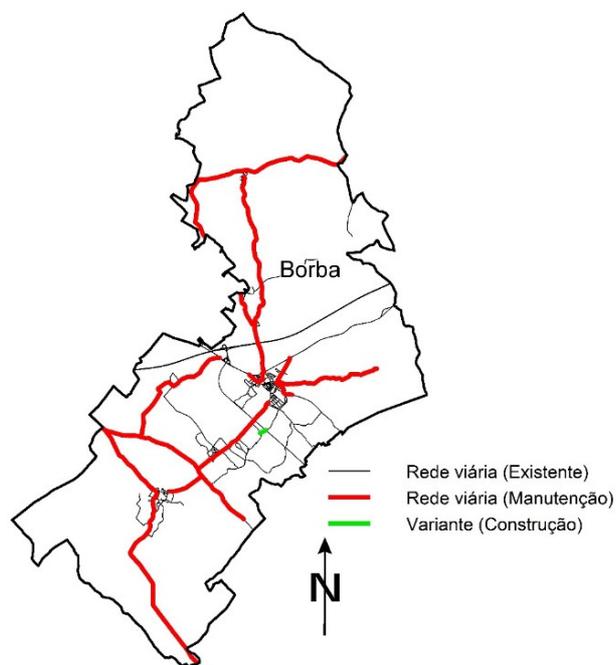


Figura 30 - Alandroal: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal



Fonte: informação fornecida pela autarquia, numa base Google Earth

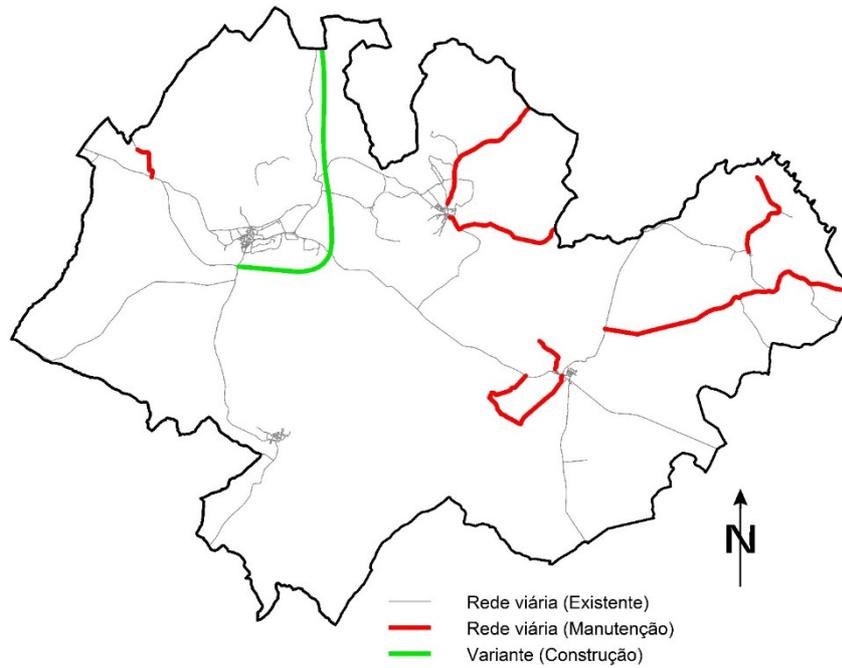
Figura 31 - Borba: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal e construção de variante



Fonte: informação fornecida pela autarquia

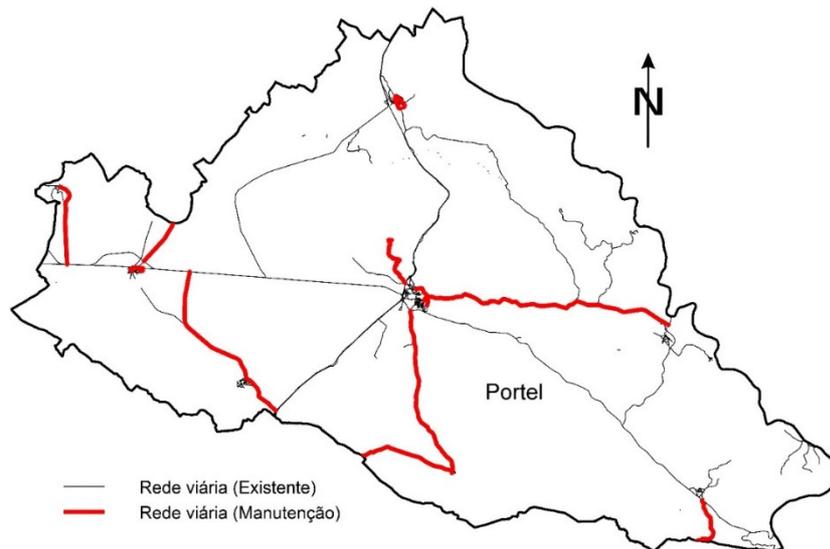
Cofinanciado por:

Figura 32 - Mora: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal e construção de variante



Fonte: informação fornecida pela autarquia

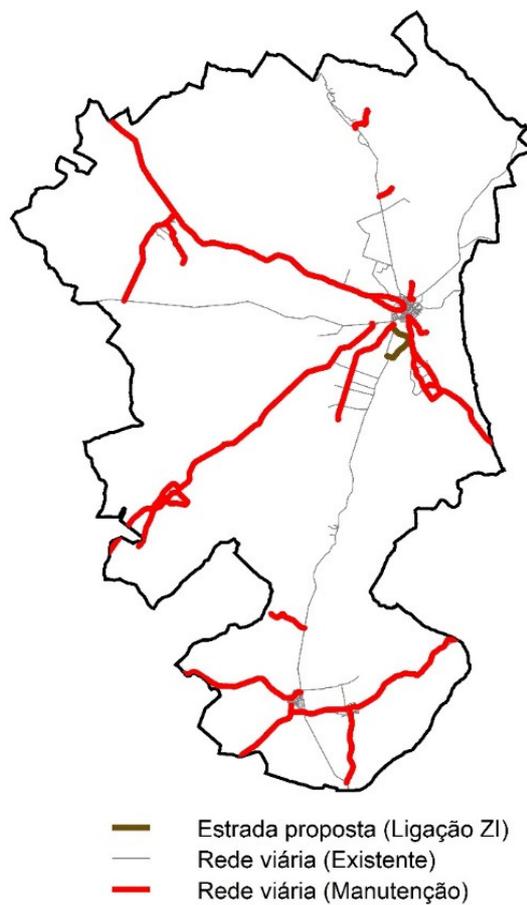
Figura 33 - Portel: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal



Fonte: informação fornecida pela autarquia

Cofinanciado por:

Figura 34 - Redondo: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal e construção de ligações

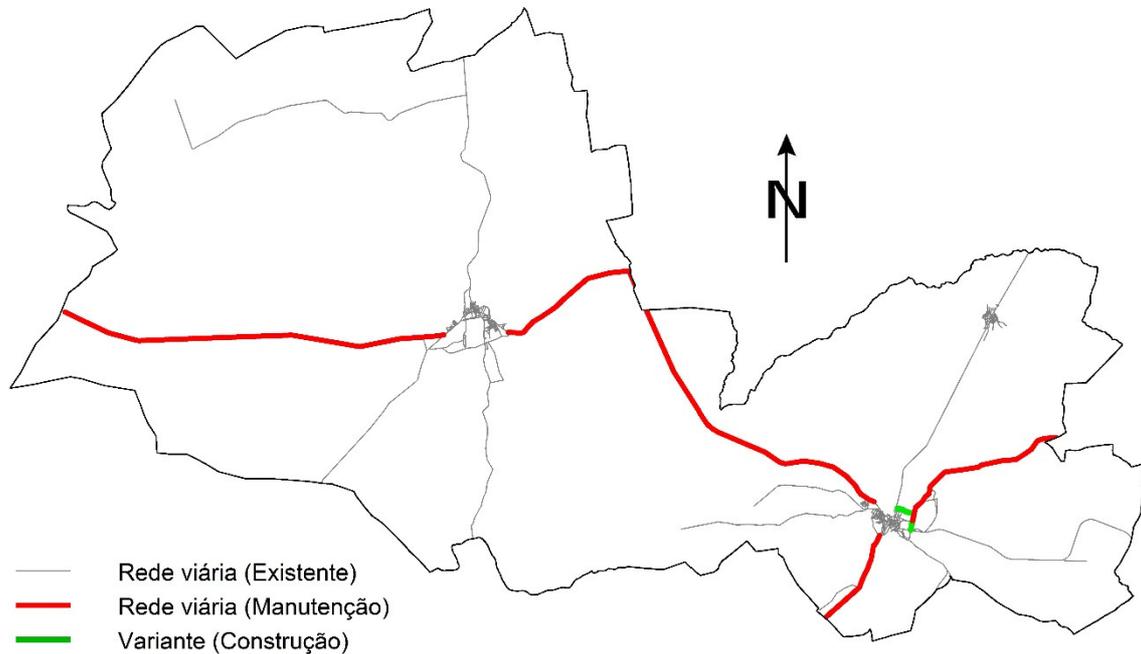


Fonte: informação fornecida pela autarquia

Cofinanciado por:



Figura 35 - Viana do Alentejo: Proposta de manutenção da rede rodoviária municipal e construção de variante



Fonte: informação fornecida pela autarquia

2.5.7. LI4.6: Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos

Esta proposta inclui campanhas de sensibilização dos condutores e outros atores do espaço público (peões e ciclistas) para a necessidade de adotar comportamentos seguros e que respeitem os restantes utilizadores do espaço público.

Nesse domínio importa identificar os pontos mais críticos da rede rodoviária, de modo a desenvolver campanhas localizadas, eventualmente, com a introdução de painéis de alerta nesses locais. Outra das iniciativas que poderá ser considerada (e que muitas vezes apresenta bons resultados) passa por atuar junto a alguns dos utilizadores frequentes da estrada (e.g., condutores de veículos pesados, taxistas,...), ou mesmo junto à população infantil (de modo a passar informação aos pais). Estas campanhas podem e devem envolver a participação das forças de segurança pública, induzindo relevância e maior dimensão nas mensagens a transmitir.

São sete os concelhos que registaram uma maior necessidade de realizar este tipo de campanhas, respetivamente, os concelhos de Alandroal, Borba, Estremoz, Évora, Mourão, Mora e Vendas Novas.

Cofinanciado por:

2.5.8. LI4.7: Acessibilidades a polos estruturantes regionais

De forma a potencializar o desenvolvimento e atratividade dos principais polos geradores de influência regional, são consideradas duas propostas de melhoria das acessibilidades a polos de hierarquia superior, respetivamente ao futuro hospital de Évora e ao Parque de feiras de Estremoz.

Tabela 24 - LI 4.7: Acessibilidades a polos estruturantes

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Estremoz	Concelho	Melhoria das acessibilidades ao Parque de Feiras de Estremoz	Este é o principal recinto de feiras na região, movimentando milhares de pessoas em alguns dos eventos. É intenção da autarquia proceder à construção de um novo acesso à feira, de modo a melhorar as acessibilidades rodoviárias a este polo.
Évora	Área Urbana de Évora	Melhoria das acessibilidades a polos estruturantes regionais	O concelho de Évora pretende garantir boas acessibilidades ao novo hospital que foi aprovado recentemente.

2.5.9. LI4.8: Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados

Em muitos dos aglomerados de nível secundário da CIMAC é necessário desenvolver um Plano Integrado de intervenção ao nível da organização da circulação rodoviária (e.g., introdução de sentidos únicos de circulação, de vias pedonais, etc.), mas também da oferta de estacionamento e a organização da rede de modos suaves.

A natureza e complexidade destas intervenções é relativamente simples, mas é útil considerar esta tipologia de projetos e ações em sede do PAMUS, uma vez que nesta rubrica se considera a intervenção nos aglomerados de hierarquia secundária, que têm também um importante papel a desempenhar quando se pretende promover uma repartição modal mais sustentável e um sistema de transporte baixo em emissões de carbono. Esta proposta incorpora a dimensão de estudo (a realizar interna ou externamente à estrutura da autarquia) e a componente de empreitadas e outras intervenções que se venham a considerar necessárias.

Esta proposta foi considerada relevante por quatro dos catorze concelhos da CIMAC, todos eles de nível superior - Évora, Estremoz, Reguengos de Monsaraz e Vendas Novas

Cofinanciado por:



2.6. Obj5: Desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada

2.6.1. Breve enquadramento

No presente ponto descrevem-se as principais iniciativas consideradas para desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada; estas estão organizadas tendo em consideração cinco linhas de orientação fundamentais:

Tabela 25 - Objetivo específico 5: Desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada

Objetivos específicos e Linhas de orientação	
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração
5.2	Criação/requalificação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviço aos TP) ou de reatamento 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
5.5	Introdução de posto de Carregamento de Veículos Elétricos

Seguidamente descrevem-se as propostas que estão a ser consideradas por cada um dos concelhos da CIMAC.

2.6.2. LI5.1: Organização da oferta de estacionamento

A gestão do estacionamento é um importante instrumento de planeamento e organização do território, mas também um instrumento de controlo da procura de transporte individual. Neste contexto é fundamental promover políticas de estacionamento diferenciadas que, acompanhadas de medidas de intervenção noutros setores de transportes, contribuam para uma repartição modal mais equilibrada e uma mobilidade mais favorável ao transporte coletivo e aos modos suaves.

De uma forma geral, a implementação de políticas de estacionamento diferenciadas passa pela introdução de restrições ao estacionamento (redução do número de lugares e/ou tarifação dos lugares com vista à promoção de uma maior rotatividade) nas zonas mais centrais e encaminhamento do tráfego para parques de estacionamento periféricos, pela formalização do estacionamento na via pública de modo a clarificar os espaços destinados para o efeito e evitar situações que perturbem a circulação de peões e a desqualificação do tecido urbano e a melhoria da fiscalização do estacionamento ilegal.

Cinco dos concelhos da CIMAC têm como objetivo rever a organização do estacionamento nos núcleos centrais das sedes do concelho, por vezes introduzindo privilégios para alguns

Cofinanciado por:



utilizadores, noutras ocasiões, promovendo a articulação entre a oferta na via pública e em parque.

A tabela seguinte descreve as intervenções que estão a ser preconizadas em cada um destes concelhos.

Tabela 26 - LI 5.1: Organização da oferta de estacionamento

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Organização da oferta de estacionamento na via pública e introdução de um sistema de controlo de estacionamento	A CM de Estremoz pretende melhorar a organização da oferta de estacionamento no seu centro urbano, garantindo o controle do estacionamento ilegal e promovendo a utilização dos parques de estacionamento estruturantes. Com esta medida, para além de promover a melhoria da qualidade de vida, a autarquia espera contribuir para a redução do tráfego parasita (em busca de um lugar para estacionar) e para a redução das emissões de carbono geradas pelo tráfego na cidade.
Estremoz	Evoramonte	Organização da oferta de estacionamento no aglomerado de Evoramonte	A CM de Estremoz pretende organizar a oferta de estacionamento no Castelo de Evoramonte, reservando o acesso e o estacionamento no interior das muralhas apenas para residentes. Em complemento pretende criar bolsa(s) de estacionamento no exterior das muralhas do Castelo de Evoramonte. Esta medida contribui para a diminuição da pressão de estacionamento e de circulação dentro das muralhas, incentivar a mobilidade pedonal e promover a qualidade do ar e ruído neste aglomerado.
Évora	Centro Urbano de Évora	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado	A CM de Évora tem como objetivo proceder à revisão do modelo de organização de estacionamento no centro histórico (em complementaridade com os parques de estacionamento periféricos) e atualizar o sistema de pagamento e de controlo de estacionamento atualmente existente, garantindo uma maior integração entre os sistemas (parquímetros, fiscais e centro de controlo) e uma maior eficiência na gestão dos recursos municipais.
Montemor-o-Novo	Centro Urbano de Montemor-o-Novo	Organização da oferta de estacionamento na via pública	A CM de Montemor-o-Novo pretende reorganizar o estacionamento na via pública e requalificar o espaço urbano. Esta proposta articula-se com a construção de um parque de estacionamento na Rua Adriano Vaz Velho.
Portel	Centro Urbano de Portel	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente para	A autarquia propõe a intervir na organização da oferta de estacionamento na via pública do centro urbano de Portel, estando a considerar a possibilidade de restringir o estacionamento de

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
		controle do estacionamento de longa duração	longa duração e, simultaneamente, a introdução de uma nova bolsa de estacionamento, a localizar junto aos principais equipamentos públicos.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	O município de Reguengos de Monsaraz pretende proceder à reorganização do estacionamento neste centro urbano (com eventual alargamento da zona de estacionamento tarifado), encaminhar os veículos para as bolsas de estacionamento (existentes e a criar), reduzindo os tempos de permanência de estacionamento junto aos principais serviços e garantindo a disponibilidade de estacionamento para as pessoas que vão resolver assuntos pessoais.
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Organização da oferta de estacionamento na zona central da cidade	A autarquia pretende proceder à reorganização do estacionamento no centro urbano, em especial no centro tradicional e zona da Boavista, com eventual criação de estacionamento tarifado e encaminhamento de veículos para as bolsas de estacionamento existentes e a criar.

2.6.3. LI5.2: Criação de oferta de estacionamento

Em alguns dos concelhos é necessário reforçar a oferta de estacionamento nos centros urbanos mais consolidados (ou na sua periferia imediata) mas também de apoio às interfaces de transporte (estações ferroviárias e/ou terminais rodoviários).

O reforço do estacionamento tem como objetivo responder à pressão da procura em centros urbanos históricos que foram sendo consolidados numa altura em que o automóvel não existia ou não detinha a importância que têm hoje. A construção de bolsas de estacionamento em pontos específicos, mais do que aumentar a oferta instalada, serve sobretudo para introduzir regras mais apertadas no acesso e estacionamento dos veículos nestas zonas centrais, salvaguardando entre outros, o acesso dos veículos de socorro e de emergência, bem como permitindo melhorar a circulação pedonal nestas zonas.

Na Tabela 27 apresenta-se a sistematização das propostas consideradas nesta linha de intervenção.

Cofinanciado por:



Tabela 27 - LI 5.2: Criação da oferta de estacionamento

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Arraiolos	Arraiolos	Requalificação dos parques de estacionamento nº3, nº5 e nº6	A vila de Arraiolos é servida atualmente por dois parques de estacionamento contíguos ao centro histórico, os quais respondem às necessidades de estacionamento de quem se desloca para esta zona. Existe também um terceiro parque de cariz mais informal. É nesse contexto que esta proposta é apresentada, como requalificação e reordenamento das referidas bolsas de estacionamento.
Estremoz	Concelho	Criação de bolsas de estacionamento na envolvente ao Castelo de Evoramonte	Estremoz pretende criar bolsa(s) de estacionamento no exterior das muralhas do Castelo de Evoramonte, de modo a ser possível restringir a circulação e estacionamento no seu interior.
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação do estacionamento no Rossio de S. Brás.	A CM de Évora tem como objetivo promover a requalificação do espaço para estacionamento no Rossio de S. Brás. Esta intervenção integra-se num projeto mais alargado de qualificação dos corredores pedonais de acesso ao centro histórico e articula-se com a proposta de construção de uma interface nesta zona.
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação do estacionamento na Porta de Avis	A CM de Évora tem como objetivo promover a requalificação do espaço para estacionamento nas Portas de Avis. Esta intervenção integra-se num projeto mais alargado de qualificação dos corredores pedonais de acesso ao centro histórico
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação do estacionamento no Baluarte dos Apóstolos	A CM de Évora tem como objetivo promover a requalificação do espaço para estacionamento no Baluarte dos Apóstolos. Esta intervenção integra-se num projeto mais alargado de qualificação dos corredores pedonais de acesso ao centro histórico
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação do estacionamento na Avenida Engenheiro Arantes de Oliveira	A CM de Évora pretende requalificar o seu espaço urbano reconduzindo o estacionamento de veículos para espaços dedicados.
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação do estacionamento no Hospital do Patrocínio.	A CM de Évora pretende requalificar o seu espaço urbano reconduzindo o estacionamento de veículos para espaços dedicados.
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação do estacionamento na Porta de Raimundo.	A CM de Évora tem como objetivo promover a requalificação do espaço para estacionamento na Porta do Raimundo. Esta intervenção integra-se num projeto mais alargado de qualificação dos corredores pedonais de acesso ao centro histórico.
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação do estacionamento do Teatro Garcia de Resende.	A CM de Évora tem como objetivo promover a requalificação do espaço para estacionamento no Teatro Garcia Resende. Esta intervenção integra-se num projeto mais alargado de qualificação dos corredores pedonais e de reorganização da oferta de estacionamento no centro histórico.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Évora	Centro Urbano de Évora	Requalificação e gestão do acesso do estacionamento para residentes na Rua de Machede Chalrito.	A autarquia pretende responder às necessidades de estacionamento dos residentes na Rua Machete Chalrito, criando estacionamento específico para estes nesta zona.
Redondo	Redondo	Criação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride	Esta proposta tem como objetivo a requalificação do estacionamento junto à interface de transportes
Montemor-o-Novo	Centro Urbano de Montemor-o-Novo	Criação de um parque de estacionamento na Rua Adriano Vaz Velho, ao Rossio (junto às escolas)	A autarquia pretende reorganizar a oferta de estacionamento de acesso público e, nesse contexto propõe a criação de um parque de estacionamento para veículos ligeiros e pesados de turismo, promovendo a redução da pressão deste tipo de veículos sobre a atual oferta de estacionamento.
Montemor-o-Novo	Centro Urbano de Montemor-o-Novo	Criação de um novo parque de estacionamento / área de serviço para autocaravanas	O concelho é procurado pelo segmento turístico das autocaravanas, e nesse sentido é necessário assegurar a existência de estacionamento para estas, de modo a garantir que não ocupam outras zonas mais centrais do aglomerado.
Portel	Centro Urbano de Portel	Criação de uma bolsa de estacionamento de apoio à zona de serviços municipais	A autarquia pretende criar uma bolsa de estacionamento de apoio aos seguintes serviços municipais: Centro Escolar, Escola EB 2,3, Piscinas Cobertas, Piscinas Descobertas, Auditório e Biblioteca.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Requalificação do parque de estacionamento no Rossio	A autarquia propõe a requalificação da zona de estacionamento (com capacidade para 42 veículos) no Rossio, em Reguengos de Monsaraz.
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Construção de bolsa de estacionamento na zona central da cidade, através da requalificação da antiga Sede do Estrela F.C.	A CM de Vendas Novas tem a intenção de criar uma bolsa de estacionamento no centro da cidade, na proximidade da estação ferroviária e a cerca de 300m do interface rodoviário. Esta proposta tem como objetivo retirar os automóveis da Av. da República, e assim devolver espaço de qualidade aos peões
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Construção de parque de Estacionamento junto à Estação Ferroviária	O município de Vendas Novas pretende criar uma bolsa de estacionamento junto à estação ferroviária, bem como a requalificação do acesso rodoviário à estação ferroviária, de modo a favorecer a intermodalidade com o modo ferroviário.
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Construção de bolsa de estacionamento – zona da Boavista	O município de Vendas Novas pretende criar uma bolsa de estacionamento na zona central do aglomerado - Zona da Boavista - que possa servir de alternativa ao estacionamento nesta zona.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Viana do Alentejo	Freguesia de Alcáçovas	Criação dum estacionamento da Igreja Matriz de Alcáçovas	A CM de Viana do Alentejo pretende proceder à criação duma bolsa de estacionamento junto à Igreja Matriz de Alcáçovas.
Viana do Alentejo	Freguesia de Alcáçovas	Requalificação do estacionamento da Delegação da Câmara Municipal em Alcáçovas	O município de Viana do Alentejo pretende proceder à requalificação/ordenamento do estacionamento junto à delegação da Câmara Municipal na vila da Alcáçovas.
Viana do Alentejo	Freguesia de Viana do Alentejo	Requalificação da bolsa de estacionamento junto ao edifício da autarquia	A autarquia pretende requalificar o espaço público na zona central do aglomerado, e para isso propõe a requalificação de uma bolsa de estacionamento junto ao edifício da autarquia.

2.6.4. LI5.3: Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos

A marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos é também uma proposta considerada por vários dos concelhos, por vezes integrada no processo alargado de organização das redes de estacionamento, noutras sendo realizado de *per si*, de modo a tornar mais claras as regras de utilização da oferta de estacionamento na via pública e garantindo alguns privilégios para alguns dos utilizadores aos quais se justifica dar prioridade de utilização do estacionamento.

Tabela 28 - LI 5.3: Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Centro Urbano do Alandroal	Reserva de lugares de estacionamento para deficientes no centro do Alandroal	A CM de Alandroal pretende facilitar o estacionamento a pessoas com mobilidade condicionada, de forma a tornar o seu espaço acessível para todos

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Borba	Concelho de Borba	Reserva de lugares de estacionamento para deficientes	Com esta proposta, a autarquia pretende adaptar a oferta de estacionamento hoje existente às necessidades específicas das pessoas com mobilidade condicionada. Nesta proposta considera-se a introdução de estacionamento reservado para deficientes em nove dos parques de estacionamento existentes no concelho, respetivamente: i) junto ao edifício dos Paços do Concelho, ii) parque de estacionamento da Escola Básica Padre Bento Pereira e Centro Escolar, iii) junto ao Mercado Municipal, iv) no Largo Gago Coutinho, v) no centro urbano de Orada, vi) no centro urbano de Rio Moinhos - Largo da Liberdade, vii) no centro urbano de Rio Moinhos - EM 508 - Junto à Escola EB1 de Rio de Moinhos, viii) no centro de Barro Branco - Junto ao Polidesportivo/Esp.Jogo e Recreio e Casa Mortuária e ix) no centro de Nora - Junto ao Polidesportivo/Esp.Jogo e Recreio e Igreja.
Montemor-o-Novo	Concelho	Reserva de lugares de estacionamento para deficientes no centro de Montemor-o-Novo	A CM de Montemor-o-Novo pretende facilitar o estacionamento a pessoas com mobilidade reduzida de forma a tornar o seu espaço acessível para todos.
Mourão	Mourão	Reserva de estacionamento para deficientes na Praça Central	A CM de Mourão pretende demarcar a oferta de estacionamento para residentes na Praça Central. Com esta medida está a procurar responder às necessidades das pessoas com mobilidade condicionada e garantir que o centro urbano evolui para um espaço acessível para todos.
Portel	Centro Urbano de Portel	Reserva de estacionamento para deficientes na proximidade das zonas de serviços	A CM de Portel pretende facilitar o estacionamento a pessoas com mobilidade condicionada, de forma a tornar os diversos serviços acessíveis para todos. Para concretizar este objetivo propõe a introdução de estacionamentos adaptados junto à Câmara Municipal, à Junta de Freguesia, ao Centro de Saúde, ao Terminal Rodoviário e ao Centro Escolar.
Reguengos de Monsaraz	Centro Urbano de Reguengos de Monsaraz	Reserva de oferta para utilizadores específicos no centro urbano de Reguengos de Monsaraz	A CM de Reguengos pretende facilitar o estacionamento a pessoas com mobilidade condicionada, bem como criar lugares para veículos elétricos.

Cofinanciado por:

2.6.5. LI5.4: Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes

Alguns dos concelhos pertencentes à CIMAC sentem necessidade de melhorar o sistema de encaminhamento do tráfego automóvel para os parques e bolsas de estacionamento disponíveis; na generalidade dos casos, este encaminhamento pode ser assegurado recorrendo à utilização de painéis direcionais com informação estática.

A exceção ocorre em Évora, uma vez que o conceito de estacionamento periférico ao centro histórico está apoiado num conjunto de parques de rebatimento que importa potenciar, de modo a garantir uma correta utilização da oferta instalada, e simultaneamente, evitar a realização de movimentos de tráfego parasita na circular exterior e no próprio centro histórico de veículos em busca de estacionamento.

Nesse sentido, e em complemento com a proposta de organização do estacionamento na zona central da cidade, propõe-se a introdução de sistemas eletrónicos de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes na cidade, de modo a que, aos poucos as pessoas se vão familiarizando com a possibilidade de utilização desta oferta de estacionamento. Na figura seguinte apresentam-se alguns dos sistemas que estão disponíveis no mercado, sendo que a autarquia deverá selecionar a solução que melhor responder às suas necessidades e estratégia de imagem.

Figura 36 - Exemplos de soluções de tecnologias de informação sobre a oferta de estacionamento em parque



Cofinanciado por:

Tabela 29 - LI 5.4: Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Alandroal	Centro Urbano do Alandroal	Introdução de sistemas de encaminhamento para a oferta de estacionamento disponível	A CM do Alandroal pretende melhorar a sinalética de encaminhamento para as principais bolsas de estacionamento existentes no centro urbano, garantindo assim que os utilizadores estacionam rapidamente e sem dificuldades de maior.
Arraiolos	Centro Urbano de Arraiolos	Introdução de sistemas de encaminhamento para a oferta de estacionamento disponível	A CM de Arraiolos tem vindo a apostar na consolidação de oferta de estacionamento em parque de apoio ao centro urbano. Com esta proposta pretende melhorar a sinalética de encaminhamento para estas bolsas de estacionamento, garantindo que os utilizadores estacionam rapidamente e sem dificuldades de maior.
Évora	Centro Urbano de Évora	Introdução de sistemas eletrónicos de encaminhamento dos veículos	A cidade de Évora possui um conjunto de parques periféricos de apoio ao bom funcionamento do centro histórico, sendo que no âmbito deste plano estão a ser consideradas propostas de qualificação das redes pedonais e cicláveis de acesso ao centro da cidade. Com esta proposta pretende-se introduzir um sistema de gestão da oferta de estacionamento destes parques periféricos, procurando encaminhar os veículos para as diferentes opções de estacionamento em parque. Esta solução permitirá racionalizar a procura de estacionamento no centro e, eventualmente reduzir algum do tráfego na circular ao centro histórico (o que em última análise contribui para a redução das emissões de CO ₂ e potencia uma maior utilização dos modos suaves na última parte dos percursos realizados no centro).
Redondo	Centro urbano de Redondo	Introdução de sistemas de encaminhamento para a oferta de estacionamento disponível	A CM do Redondo pretende melhorar a sinalética de encaminhamento para as principais bolsas de estacionamento existentes no centro urbano, garantindo assim que os utilizadores estacionam rapidamente e sem dificuldades.
Mora	Centro urbano de Mora	Introdução de sistemas de encaminhamento para a oferta de estacionamento disponível	A CM de Mora pretende melhorar a sinalética de encaminhamento para as principais bolsas de estacionamento, garantindo assim que os utilizadores estacionam rapidamente e sem dificuldades.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Introdução de sistemas de encaminhamento para a oferta de estacionamento disponível	A CM de Vendas Novas pretende com esta proposta introduzir sinalética de encaminhamento para as várias bolsas de estacionamento existentes na cidade, sensibilizando-as em simultâneo para as alternativas existentes.

2.6.6. LI5.5: Introdução de Postos de Carregamento de Veículos Eléctricos

A rede Mobi.E é uma rede de carregamento inteligente, presente em todo o território nacional e acessível a todos os utilizadores. Esta rede tem como objetivo garantir o carregamento dos veículos com tecnologia elétrica permitindo repor os seus níveis de energia mediante a utilização de um cartão de carregamento.

A rede piloto da Mobi.E contou com a introdução de 1.300 postos de carregamento distribuídos por vários aglomerados urbanos principais e 50 postos de carregamento rápido localizados na rede rodoviária estruturante. Na primeira fase apenas o concelho de Évora foi abrangido por este programa, tendo beneficiado da introdução de 9 postos de carregamento.

A utilização de veículos elétricos, ainda que representando uma forma de transporte individual é caracterizada pela ausência de emissões de CO₂ justificando assim a sua integração numa estratégia de promoção de mobilidade sustentável.

Nesta etapa é pertinente alargar a instalação de postos de carregamento elétrico a outros concelhos da CIMAC, de modo a procurar promover uma maior utilização dos veículos elétricos nestes concelhos e no conjunto da CIM como um todo. Em sede do PAMUS os concelhos que pretendem integrar a segunda fase da rede Mobi.e são os seguintes: Borba, Estremoz, Montemor-o-Novo, Mora, Mourão, Portel, Redondo, Reguengos de Monsaraz e Vendas Novas.

2.7. Obj6: Organização da logística e minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados

2.7.1. Breve enquadramento

No presente ponto descrevem-se as principais iniciativas consideradas para promover a organização da logística e minimizar os impactes associados ao tráfego de pesados; estas estão organizadas tendo em consideração três linhas de orientação fundamentais:

Cofinanciado por:



Tabela 30 - Objetivo específico 6: Organização da logística e minimização dos impactos associados ao tráfego de pesados

Objetivos específicos e Linhas de orientação	
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
6.3	Parque de estacionamento para Pesados

Seguidamente descrevem-se as propostas que estão a ser consideradas em cada um dos concelhos da CIMAC.

2.7.2. LI6.1: Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária

Mais uma vez numa lógica de aumentar a eficiência das atividades económicas, nomeadamente as relacionadas com a componente industrial e logística, mas também assegurar que os movimentos de pesados são desenvolvidos em condições de segurança rodoviária, é necessário considerar a melhoria das acessibilidades às zonas industriais nos concelhos de Borba, Évora, Viana do Alentejo e Vila Viçosa.

Tabela 31 - LI 6.1: Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Borba	Área Urbana de Borba	Ligar a variante à Zona Industrial do Alto dos Bacos	A CM de Borba pretende construir uma ligação da ZI à variante da cidade, de forma a melhorar seus acessos.
Évora	Concelho	Ligação da Estrada de Almeirim - CM1094 (Zona Industrial de Almeirim Norte) à Estação Ferroviária.	A CM de Évora, pretende com esta proposta proceder à requalificação da estrada CM1094, requalificando a ligação da ZI à estação ferroviária.
Évora	Concelho	Ligação da Estrada de Almeirim - CM1094 (PITE) ao PIAE.	Évora, pretende proceder à requalificação da estrada CM1094, renovando as acessibilidades à ZI, que esta serve.
Redondo	Área Urbana de Redondo	Criação de acesso à zona industrial de Redondo, evitando o atravessamento do centro urbano do	A CM de Redondo pretende melhorar a acessibilidade rodoviária à ZI e evitar o atravessamento do centro urbano por

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
		Redondo	tráfego de pesados.
Viana do Alentejo	Concelho	Requalificar o acesso à ZI de Alcáçovas	A CM de Viana do Alentejo pretende garantir que a ZI possui uma boa acessibilidade rodoviária, evitando o atravessamento dos centros urbanos por tráfego pesado e requalificando vários troços da estrada já existente.
Vila Viçosa	Concelho	Requalificação de vias de acesso à Zona Industrial	A CM de Vila Viçosa pretende melhorar as suas acessibilidades à zona industrial e comercial de Vila Viçosa, através da pavimentação das vias ZIVV-Via P3 - ZIVV-Via P4 - ZIVV-Via E1 - ZIVV-Via E3 - ZIVV-Via E4 - ZIVV-Rua A(gás).

2.7.3. LI6.2: Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados

A circulação e estacionamento de pesados nos centros urbanos introduz constrangimentos à circulação de veículos rodoviários e peões e, contribui para a desqualificação do espaço urbano. Quatro dos catorze concelhos da CIMAC defendem a necessidade de desviar o tráfego de pesados do centro urbano, introduzindo parques de estacionamento de rebatimento para os pesados (na proposta seguinte) e/ou medidas que limitem ou proíbam a circulação de pesados no interior dos aglomerados urbanos.

Na Tabela 32 estão sistematizadas as propostas que são consideradas necessárias por cada uma das autarquias.

Tabela 32 - LI 6.2: Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Portel	Centro Urbano de Portel	Desvio de tráfego de pesados do centro do aglomerado, com sinalização e parques alternativos	Limitação da circulação de veículos pesados na vila de Portel, através da colocação de sinalética de proibição de circulação de pesados e demarcação de duas zonas de estacionamento para pesados: uma na Zona Industrial de Portel e outra, junto ao Parque de Exposições e Feiras.

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Redondo	Área Urbana de Redondo	Desvio de pesados (da ZI) do centro urbano	A CM de Redondo pretende evitar o atravessamento do centro urbano por tráfego de pesados, através da criação dum novo acesso à ZI.
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Restrições ao estacionamento de pesados na zona central	O município de Vendas Novas pretende introduzir restrições ao estacionamento de veículos pesados na zona central da cidade, com possível encaminhamento para um parque de pesados a construir futuramente.
Viana do Alentejo	Concelho	Desvio de tráfego pesado com requalificação de alternativa	A CM pretende requalificar o acesso à ZI de Alcáçovas, desviando o tráfego de atravessamento do centro urbano.

2.7.4. LI6.3: Parque de estacionamento para pesados

Conforme referido na proposta anterior a necessidade de desviar o tráfego de pesados do centro urbano, fundamentalmente para incremento da segurança e qualidade ambiental das zonais centrais, pode ser realizado através de medidas que limitam essa mesma circulação e/ou proibição do estacionamento no interior dos aglomerados urbanos. Em complemento, por vezes é necessário criar uma oferta de estacionamento para este tipo de veículos.

Neste contexto, cinco dos concelhos da CIMAC elegeram a necessidade da existência de parques de rebatimento de pesados, conforme apresentado na Tabela 33.

Tabela 33 - LI6.3: Parque de estacionamento para pesados

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Évora	Área Urbana de Évora	Criação de um parque de estacionamento para autocarros de turismo na Porta de Aviz	Évora pretende com esta proposta criar um parque de estacionamento para 25 autocarros de turismo na Porta de Aviz, com o objetivo de inviabilizar a circulação e estacionamento de veículos pesados no interior do CHE.
Évora	Área Urbana de Évora	Criação de um parque de estacionamento para autocarros de turismo no Rossio	A CM de Évora pretende criar no Rossio um parque de estacionamento para cerca de 25 autocarros de turismo, com o objetivo de inviabilizar a circulação e estacionamento deste tipo de veículos no interior do CHE.
Évora	Área Urbana de	Criação de um parque de estacionamento para	A autarquia quer criar um parque de estacionamento para veículos pesados na

Cofinanciado por:

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
	Évora	pesados nas Porta do Raimundo	Porta do Raimundo, oferecendo alternativa ao estacionamento e ao mesmo tempo inviabilizar os mesmos no interior do CHE.
Estremoz	Área Urbana de Estremoz	Criação de parque de estacionamento para pesados	De forma a controlar o estacionamento e circulação de veículos pesados no interior de Estremoz (especificamente na Av. Rainha Sta Isabel e junto às portas de Sta. Catarina), pretende-se requalificar um parque já existente na zona industrial para estas funções.
Estremoz	Centro Urbano de Estremoz	Criação de parque de estacionamento para autocarros	De forma a controlar o estacionamento de veículos pesados de turismo no interior de Estremoz, pretende-se adaptar com piso próprio parte do parque do Rossio, evitando circulações indesejadas e estacionamento em zonas menos adequadas do centro da sede de concelho.
Montemor-o-Novo	Área Urbana de Montemor-o-Novo	Criação de um parque de estacionamento para veículos pesados de transporte de mercadorias	A CM de Montemor-o-Novo pretende requalificar o seu espaço urbano, reconduzindo o estacionamento de veículos para espaços dedicados.
Reguengos de Monsaraz	Área Urbana de Reguengos de Monsaraz	Criação de um parque de estacionamento para Pesados	Reguengos de Monsaraz pretende proceder à construção dum parque de estacionamento para pesados, com capacidade para 7 viaturas, a localizar na zona industrial da cidade.
Vendas Novas	Centro Urbano de Vendas Novas	Parque de estacionamento para Pesados	Com esta proposta a CM de Vendas Novas, pretende criar um parque para pesados, como alternativa ao estacionamento indesejado no centro da cidade.

2.8. Obj7: Aposta em medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação

2.8.1. Breve enquadramento

No presente ponto descrevem-se as principais iniciativas relacionadas com a aposta de medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação; estas estão organizadas tendo em consideração quatro linhas de orientação fundamentais:

Cofinanciado por:



Tabela 34 - Objetivo específico 7: Aposta em medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação

Objetivos específicos e Linhas de orientação	
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 <i>online</i> e em aplicações móveis
7.4	Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível nas interfaces de transportes

Seguidamente descrevem-se as propostas que estão a ser consideradas por cada um dos concelhos da CIMAC.

2.8.2. LI7.1: Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia

Esta ação visa minimizar as necessidades de deslocação da população, desenvolvendo e promovendo o recurso a serviços móveis de abastecimento e serviços. No essencial pretende-se que, ao invés de obrigar a população a deslocar-se aos centros urbanos principais, sejam os serviços a chegar às populações. Alguns destes serviços já existem (e.g. distribuição de pão, mercearias ambulantes), outros importa desenvolver (e.g. serviços de saúde, serviços administrativos, ...), sendo, em ambos os casos, necessário promover a sua divulgação e difusão.

Este tipo de medida para além de ter um impacto positivo ao nível ambiental associado à redução de viagens motorizadas, tem um importante impacto territorial e social no combate aos problemas de isolamento da população e de acesso aos serviços públicos e na promoção da fixação da população nos aglomerados rurais. Na Figura 37 apresenta-se o exemplo deste tipo de serviços implementado no concelho de Vieira do Minho, sendo de referir a que a criação de «Carrinhas do Cidadão» é também uma medida prevista no âmbito dos processos de modernização da administração pública.

Cofinanciado por:



Figura 37 | Exemplo de Unidade Móvel de Atendimento implementada em Vieira do Minho



Esta Unidade percorre todo o concelho, estando definidos pontos de paragem em cada uma das freguesias.

Serviços prestados:

- Preenchimento de impressos;
- Pagamento de serviços como água, luz, telefone;
- Divulgação de informações diversas, encaminhamento para os serviços locais de saúde e ação social;
- Apoio específico na área da saúde: apoio na área administrativa (marcação de consultas, preenchimento de impressos), formação e apoio a cuidadores, cuidados básicos de saúde, identificação de casos, articulação com os Centros de Saúde, esclarecimento de dúvidas e apoio a situações de emergência através de uma “linha verde” disponível 24 horas por dia.

Fonte: <http://www.cm-vminho.pt>

As orientações políticas mais recentes apontam para o alargamento da rede de serviços de proximidade em articulação com a Administração Local, nomeadamente considerando a abertura de novas lojas e espaços do cidadão, através da disponibilização de serviços públicos em unidades móveis.

No caso concreto da CIMAC verifica-se que quatro dos municípios pretendem descentralizar parte dos serviços de atendimento municipal para a sede das juntas de freguesia. A opção por unidades móveis de saúde não foi equacionada nesta fase como interessante.

Tabela 35 - LI 7.1: Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia

Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Montemor-o-Novo	Concelho	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo	A CM de Montemor-o-Novo pretende descentralizar alguns dos serviços do município para as sedes das juntas de freguesia de Cabrela, S. Cristóvão, Santiago do Escoural, Ciborro, Foros de Vale de Figueira e União de Freguesias de Cortiçadas de Lavre e Lavre. Com esta proposta, a autarquia pretende reduzir o número de deslocações realizadas por viaturas motorizadas, reduzindo assim o nível das emissões de carbono e aumentando a acessibilidade da população aos serviços públicos.

Cofinanciado por:



Concelho	Área Abrangida	Proposta	Descrição da proposta
Évora	Concelho	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo.	A CM de Évora pretende aumentar a acessibilidade da população aos serviços públicos e, simultaneamente, reduzir o número de deslocações por viaturas motorizadas, o que contribui para a redução do nível de emissões.
Redondo	Monteito	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo em Monteito	A CM do Redondo pretende aumentar a acessibilidade da população aos serviços públicos e, simultaneamente, reduzir o número de deslocações por viaturas motorizadas, contribuindo para a redução do nível de emissões.
Vila Viçosa	Bencatel, Pardais e S. Romão (freguesia de Ciladas)	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo em Bencatel, Pardais e São Romão (freguesia de Ciladas)	A CM de Vila Viçosa pretende descentralizar alguns dos serviços municipais nas juntas de freguesia, o que contribui simultaneamente para a redução das deslocações motorizadas (e consequente redução das emissões de CO ₂) e para o aumento da acessibilidade da população aos serviços municipalizados.

2.8.3. LI7.2: Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros nas aldeias

A implementação de unidades móveis de cuidados de saúde tem como objetivo procurar responder às necessidades de saúde primária da população que reside nas aldeias e aglomerados mais afastados. Para a generalidade dos concelhos da CIMAC esta proposta reveste-se de pouco interesse; apesar disso, os concelhos de Estremoz e de Vendas Novas manifestaram interesse nesta proposta, a qual permitirá aumentar a acessibilidade às povoações de menor dimensão e com reduzida acessibilidade aos centros e extensões de saúde existentes.

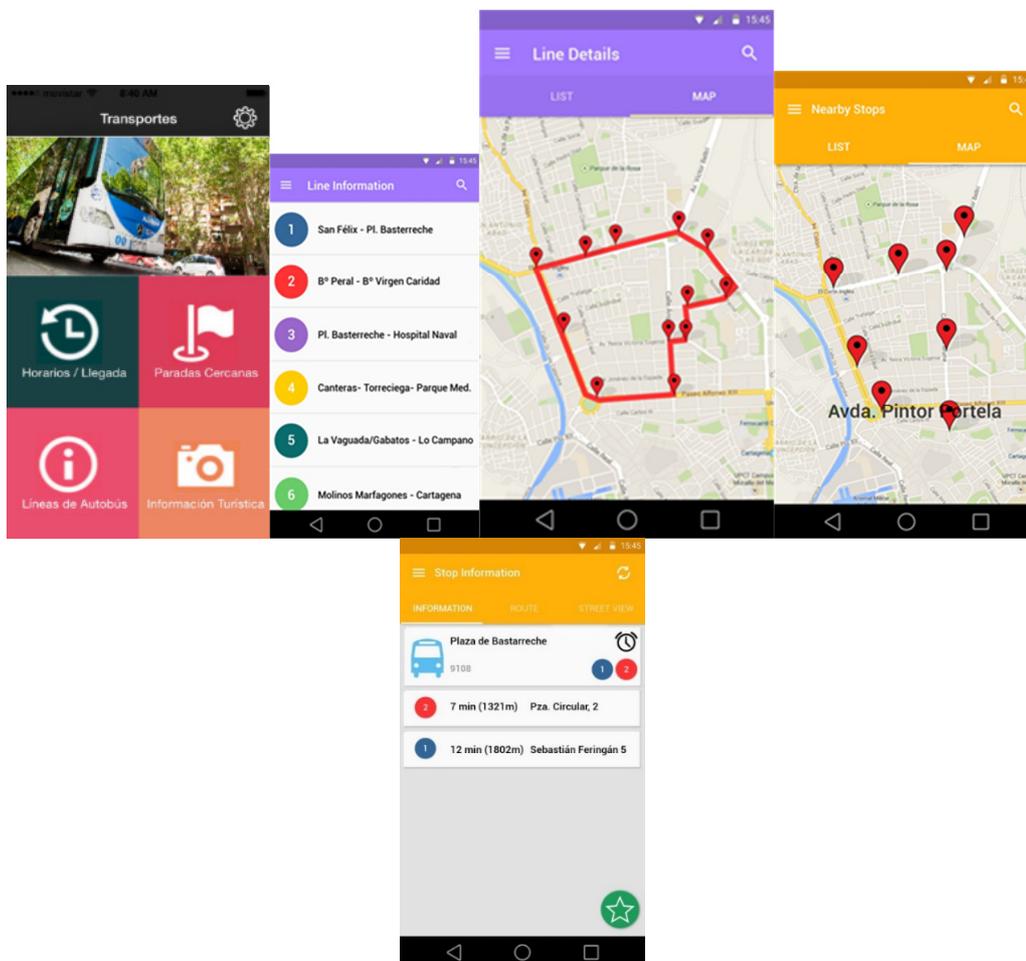
2.8.4. LI7.3: Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível *online* e em aplicações móveis

À partida, recomenda-se que os sistemas de informação ao público em tempo real assentem na disponibilização de aplicações móveis que, em função da posição do utilizador, ou de uma localização por este indicada, informem sobre as paragens mais próximas, linhas de transportes urbanos que as servem e serviços disponíveis, para além de poderem incorporar outra informação relevante como, por exemplo, a localização dos parques periféricos recomendados (bem como, caso esteja disponível, a disponibilidade de lugares) ou a localização dos postos de disponibilização das bicicletas de uso público. Nas figuras seguintes apresenta-se dois exemplos de aplicações que cumprem estes requisitos.

Cofinanciado por:



Figura 38| Exemplo de informação providenciada através de aplicações móveis (Madrid)



Fonte: GMV, Informação fornecida no âmbito da pesquisa de mercado de preços

Cofinanciado por:



Figura 39 | Exemplo de informação providenciada através de aplicações móveis (Porto)



Fonte: <http://move-me.mobi>

MOVE-ME é um serviço implementado no âmbito da medida 8.8 do projeto europeu CIVITAS ELAN.

Esta aplicação é um protótipo desenvolvido pela empresa OPT em parceria com as operadoras STCP, Metro do Porto e algumas operadoras privadas da associação ANTRON, com o intuito principal de melhorar a qualidade e o acesso à informação de transportes públicos no Porto.

A informação de base para o cálculo de rotas, como informação de rede, horários, paragens e destinos são da responsabilidade exclusiva das operadoras.

Os roteamentos e partidas das operadoras Metro do Porto e STCP poderão fornecer dados em tempo real até um máximo de 60 minutos. O planeador de rotas tem uma janela temporal de 3 dias.

Recentemente a operadora CP - Comboios de Portugal passou também a colaborar no projeto, fornecendo os dados sobre os serviços urbanos do Porto. A informação dos pontos de interesse foi cedida pelo Município do Porto.

Esta plataforma de disponibilização da informação deverá ser desenvolvida ao nível da CIMAC, de modo a que gradualmente todos os concelhos aqui estejam representados (paragens, percursos, horários e tarifários); nesta fase, os concelhos que demonstraram interesse em participarem no desenvolvimento deste projeto na primeira fase são, respetivamente, Arraiolos, Estremoz, Évora, Mora, Redondo e Vendas Novas.

2.8.5. LI7.4: Informação sobre a oferta de TC disponível na interface de transportes

Esta proposta foi acolhida com um interesse muito moderado pela generalidade dos concelhos, em parte porque já dispõem de informação na interface (é o caso de Évora), em parte porque a oferta disponível não justifica a introdução de uma solução deste tipo.

Assim sendo, apenas os municípios de Estremoz e Portel manifestaram interesse em introduzir uma solução com estas características na sua interface de transportes.

Cofinanciado por:

2.9. Obj8: Aquisição de novas competências técnicas e instrumentais pela CIM e autarquias

2.9.1. Breve enquadramento

A promoção de uma mobilidade mais sustentável passa, em grande medida, pela alteração de comportamentos da população pelo que importa promover ações continuadas de sensibilização, divulgação e formação que contribuam para mudar esse comportamento.

Paralelamente é também fundamental preparar as instituições públicas (designadamente, a CIMAC e as autarquias) para a aquisição de capacidade técnica e instrumental para assegurar as novas competências em matéria de transportes públicos que estão estabelecidas no Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e um papel mais interventivo na promoção de um modelo de mobilidade sustentável.

Neste contexto, as principais linhas de intervenção propostas consistem em:

- Dotar a região de **estruturas que permitam acomodar as funções de autoridade de transportes**, onde se inclui a criação de um corpo técnico na CIM com capacidade para assumir a descentralização de competências prevista no RJSPTP e o desenvolvimento de “plataformas” que facilitem a monitorização e a implementação dos processos de planeamento. Importa referir que neste enquadramento jurídico em que ainda não é conhecido o modelo de financiamento associada a esta transferência de competências, a posição dos municípios que constituem a CIMAC (e da própria) é, de não assumirem para já estas funções. Todavia, tratando-se o PAMUS de um documento com validade para 10 anos, optou-se por manter esta proposta porque será de esperar que, neste prazo temporal sejam resolvidas as questões que impedem atualmente os municípios e a própria CIMAC de considerar esta questão;
- Desenvolver **Instrumentos de Planeamento** que permitam aprofundar o conhecimento da situação atual e as soluções a implementar no âmbito da mobilidade sustentável;
- Criar uma **Agenda para a Promoção da Mobilidade sustentável**, entendida no sentido lato que engloba a promoção, sistematização e divulgação dos eventos promovidos no âmbito da estratégia de Mobilidade Sustentável, assegurando que, estes eventos, decorrem ao longo do ano, por forma a manter as preocupações com a mobilidade sustentável sempre presentes.

Nos pontos seguintes descrevem-se mais detalhadamente as principais ações a desenvolver ao nível de cada uma destas linhas de intervenção.

Cofinanciado por:



2.9.2. Criação de estruturas na CIMAC e nas autarquias

A capacitação dos municípios e da CIM para assumir as funções de autoridade de transportes no âmbito do RJSPTP passa pela **constituição de um corpo técnico base** (doravante designado de Gabinete Intermunicipal de Mobilidade e Transportes, **GIMT**) dedicado aos transportes e mobilidade, cuja dimensão e valências técnicas dependem do nível de competências que forem assumidas por cada uma das autoridades.

Na Figura 21 identificam-se as principais vertentes a considerar no processo de capacitação das Autoridades de Transportes e na Figura 22 reproduzem-se as valências técnicas a considerar de acordo com o “Guião para a implementação do RJSPTP” disponibilizado pelo IMT, sendo que a capacitação das equipas técnicas pode ser desenvolvida de forma gradual, à medida que se assumam e efetivem todas as competências da autoridade de transportes. Para efeitos de estimativa de encargos propõe-se que o corpo técnico do GIMT deve ser constituído por um mínimo de 3 técnicos especialistas que cubram as áreas de planeamento de transporte, informática / SIG e direito / economia.

Para além deste corpo técnico, o GIMT deverá adquirir *softwares* específicos de informação geográfica e de modelação de redes de transporte que permitam um bom desempenho no seu trabalho, havendo que contemplar nos custos desta ação os contratos de manutenção dos equipamentos e *software* e a necessidade de formação do corpo técnico.

Figura 40 - Valências técnicas a considerar

2.2.3 **Como as autoridades de transportes se devem capacitar tecnicamente?**

		Planeamento de redes	Especialista em SIG's	Economia	Direito	Engenharia / Geografia	Design / Comunicação
Planeamento das infraestruturas, redes e de serviços	Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas	●		●		●	
	Organização, planeamento, desenvolvimento e articulação dos serviços de transporte	●	●			●	
	Financiamento do SPTP, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas	●		●	●		
	Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público	●		●	●	●	
Gestão e monitorização	Determinação e Financiamento das obrigações de serviço público	●		●	●		
	Gestão do sistema tarifário e das compensações por bonificações sociais			●	●	●	
	Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros	●	●		●		
Informação e Divulgação	Realização de inquéritos à mobilidade e promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes	●	●			●	
	Divulgação do serviço público de transporte de passageiros	●	●				●

Fonte: Guião para a implementação do RJSTP, disponível em

http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2015/GuiaoRJSPTP_2016.01.05.pdf

Cofinanciado por:

Figura 41 | Vertentes a considerar na capacitação das Autoridades de Transporte

Capacitação das Autoridades de Transportes - Vertentes a considerar	
Desenho da distribuição de competências e respetivos processos de articulação vertical e horizontal	<p>Uma vez acordada a distribuição de competências entre autoridades (municipais e regionais), é necessário estabelecer a organização interna de cada autoridade de transportes e enquadrar os processos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Articulação vertical: entre a(s) CIM(s) e autarquia(s) e destas com o IMT e a AMT. • Articulação horizontal: entre entidades de mesmo nível e em cada estrutura organizativa, entre o departamento responsável pela gestão e planeamento das redes e serviços de transportes e os restantes departamentos da estrutura organizativa (e.g., Câmara Municipal ou outra).
Criação de estruturas organizativas	<ul style="list-style-type: none"> • As CIM/AM e municípios precisam de adaptar a estrutura da organização às novas competências de planeamento e gestão das redes e serviços de transportes. • A implementação do RJSPTP implica a constituição de um corpo técnico base, dedicado aos transportes e mobilidade, mas a dimensão desta equipa e as valências técnicas asseguradas dependem do nível de competências que forem assumidas por cada uma das autoridades.
Capacitação das equipas técnicas	<p>A capacitação das equipas técnicas pode ser desenvolvida de forma gradual, à medida que se assumam e efetivem todas as competências da Autoridade de Transportes. É fundamental que as equipas tenham capacidade para desenvolver as seguintes tarefas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compreensão da organização da oferta e da procura de transportes, no que diz respeito ao serviço que é proporcionado pelos operadores, com recurso ao SIGGESC e a sistemas de monitorização do setor • Validação da informação carregada no SIGGESC, em articulação com os operadores de transporte, de modo a garantir que a mesma traduz o serviço oferecido • Comunicação com as diferentes autoridades de transportes, de modo a compreender a articulação entre os diferentes serviços de transporte. • Elaboração dos conteúdos dos contratos interadministrativos a celebrar entre autoridades de transportes e desenho das autorizações provisórias e correta especificação dos termos em que estas são atribuídas; • Desenho, contratualização e implementação da rede e serviços de transportes e mobilidade intermodal.
Obtenção da informação de base	<p>O planeamento e a gestão dos serviços de transportes por parte das autoridades de transportes pressupõe que estas conhecem a oferta e a procura no território em que se desenvolvem.</p> <p>Base de dados sobre a procura e a oferta de transporte público</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir, numa primeira fase, que os operadores começam a disponibilizar informação sobre a procura e a oferta numa base regular. • Realização de recolhas complementares de informação (contagens, inquéritos origem-destino, inquéritos à mobilidade, inquéritos de satisfação), de modo a construir uma base de trabalho consistente. • Conhecer a procura e a oferta atual e a evolução ao longo do tempo. • A informação do SIGGESC é essencial para esta caracterização e é uma ferramenta com enormes potencialidades para a maturidade do processo de planeamento das redes e serviços de transportes. <p>Base de dados com custos do sistema</p> <ul style="list-style-type: none"> • Base de dados com custos do sistema tendo em conta inquéritos à mobilidade e a conta pública do sistema. • Construção de uma matriz de custos de produção de transporte que permita igualmente avaliar quais as melhores opções contratuais a considerar na 2.ª fase da aplicação do RJSPTP.

Fonte: Adaptado do Guião para a implementação do RJSTP disponível em

http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2015/GuiaoRJSPTP_2016.01.05.pdf

Cofinanciado por:

Para além da criação e capacitação do corpo técnico do GIMT, a melhoria do conhecimento sobre a oferta e procura de TP é outro dos fatores chave para o correto desenvolvimento de todo o processo de capacitação das autoridades de transportes. Neste âmbito recomenda-se o desenvolvimento de um Pacto de Mobilidade regional e a criação de um “Observatório de Mobilidade”, no primeiro caso, como forma de agilizar o estabelecimento de protocolos/parcerias fundamentais para a obtenção de dados fundamentais para o planeamento e gestão do sistema de mobilidade e transportes e, no segundo caso, para o apoio à sistematização da informação e monitorização da evolução do sistema.

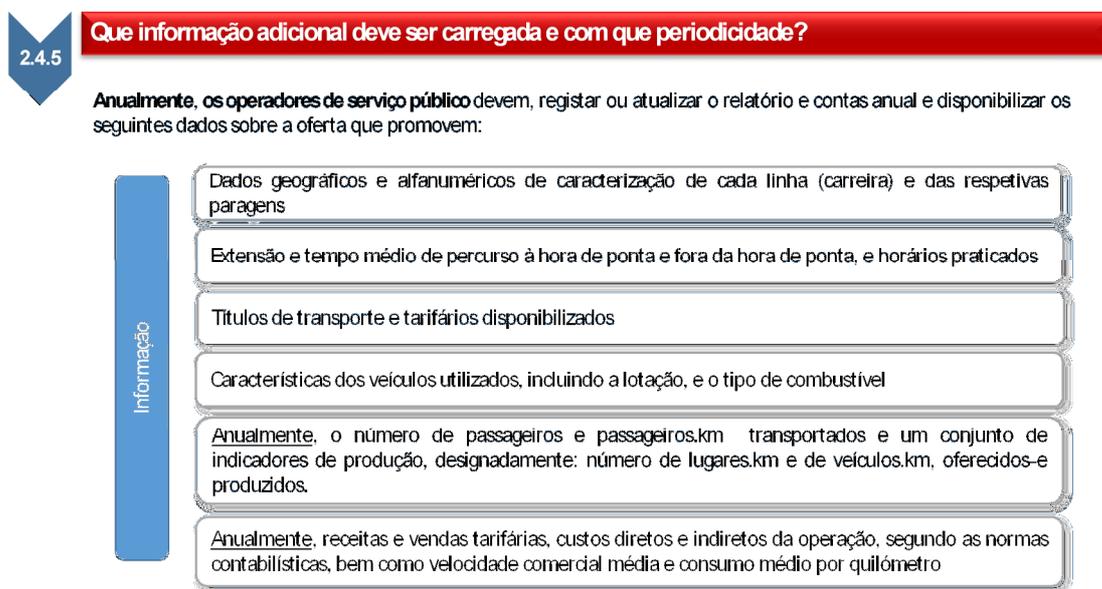
2.9.3. LI8.1: Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos

O novo RJSPTP estabelece diretrizes claras sobre a necessidade de desenvolver um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos e, nesse sentido, as Autoridades de Transportes têm que desenvolver os procedimentos, rotinas e tratamento de informação fornecida pelos operadores de transporte, para avaliar o funcionamento do sistema e o bom cumprimento dos contratos por parte dos operadores de transporte.

Na Figura 42 apresenta-se a informação que o RJSPTP estabelece como de carregamento obrigatório por parte dos operadores de transporte, sendo necessário estabelecer as rotinas adequadas para desenvolver relatórios de análise, planeamento de rede e de avaliação dos níveis de cumprimento do serviço proporcionado, face ao serviço estabelecido.

Propõe-se que este trabalho seja desenvolvido à escala da CIMAC de modo a garantir uma maior eficácia da gestão dos recursos.

Figura 42 - Sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos



Fonte: Guião para a implementação do RJSTP, disponível em http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2015/GuiaoRJSPTP_2016.01.05.pdf

Cofinanciado por:

Neste momento, apenas Évora se constitui como Autoridade de Transportes uma vez que possui uma rede de transportes urbanos concessionada à Trevo e, nesse sentido, terá de proceder à monitorização da concessão da sua rede urbana, nos termos definidos pelo quadro jurídico em vigor.

Os restantes concelhos e a CIMAC estão a aguardar uma maior clarificação do enquadramento jurídico do RJSPTP, nomeadamente no que respeita ao modelo de financiamento do sistema de transportes e montagem da estrutura técnica na CIMAC, mas em sede do PAMUS importa considerar a possibilidade de desenvolver uma plataforma integrada de gestão da informação que virá a ser disponibilizada pelos operadores de transportes.

À exceção de Vila Viçosa e de Vendas Novas, todas as autarquias manifestaram interesse em que esta proposta fosse desenvolvida à escala regional.

2.9.4. LI8.2: Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes

O PAMUS foi desenvolvido com base na informação disponível no Sistema de Informação de Gestão de carreiras (SIGGESC) desenvolvido pelo IMT e alimentado pelos operadores de transporte. Neste momento a informação disponível neste sistema ainda não está validada e tem de ser enquadrada, primeiro, através da emissão das autorizações provisórias (até junho de 2016) e da contratualização da rede (até dezembro de 2019), processo este que já deverá ser conduzido pelas novas Autoridades de Transporte.

Num contexto em que é reconhecida a necessidade de rever a oferta de transportes intra e inter-concelhios pela generalidade das autarquias, importa desenvolver um Plano Operacional de Transporte no qual seja possível avaliar em que medida a rede de transportes coletivos responde às necessidades de mobilidade da população, quais as alterações que devem ser integradas nas redes de transporte para melhorar o seu funcionamento global e, em que medida as propostas consideradas são sustentáveis do ponto de vista dos custos, ou em alternativa, ser consideradas obrigações de serviço público.

Para que este plano possa ser desenvolvido com base em informação robusta e estatisticamente significativa propõe-se reforçar o plano de inquéritos à mobilidade que foi realizado no âmbito do PAMUS. Com efeito, devido às restrições de recursos (financeiras e de tempo) apenas foi possível realizar cerca de mil inquéritos à mobilidade dos cerca de 161 mil residentes nos concelhos que constituem a CIMAC. É recomendação da equipa que, no contexto do POT seja realizado um conjunto adicional de 1,8 a 2 mil inquéritos (assumindo-se que estes serão acumulados aos inquéritos já hoje realizados), de modo a ser possível garantir um nível de amostragem mais consentâneo com as necessidades de informação associadas ao desenvolvimento deste tipo de plano, nomeadamente para que seja possível construir as matrizes de viagens por modos e períodos horários necessários à realização deste plano.

2.9.5. LI8.3: Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios

O Plano de Mobilidade e Transportes é *“um instrumento que estabelece a estratégia global de intervenção em matéria de organização das acessibilidades e gestão da mobilidade,*

Cofinanciado por:

definindo um conjunto de ações e medidas que contribuam para a implementação e promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável”⁶.

Os PMT têm como principais objetivos:

- Melhorar a eficiência, eficácia e equidade do custo do transporte de pessoas e bens, tendo em consideração os custos externos;
- Promover uma transferência equilibrada para modos de transporte mais limpos e eficientes;
- Garantir a acessibilidade oferecida pelo sistema de transporte para todos;
- Reduzir o impacto negativo do sistema de transporte sobre a saúde e a segurança dos cidadãos, em particular dos mais vulneráveis;
- Reduzir a poluição atmosférica através da redução das emissões de gases com efeito de estufa, o ruído, e o consumo de energia.

As recomendações das Diretrizes Nacionais para a Mobilidade estabelecem que deve ser desenvolvido um Plano de Mobilidade e Transportes em todas capitais de distrito e nos concelhos com 50 mil ou mais habitantes (ou próximo disso); nas restantes situações o desenvolvimento dos PMT é de carácter voluntário. No território da CIMAC, recomenda-se que seja desenvolvido um Plano de Mobilidade e Transportes para o concelho de Évora, sendo que as autarquias de Montemor-o-Novo e de Estremoz também pretendem desenvolver um plano em regime voluntário.

2.9.6. LI8.4: Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais

Os Planos de Mobilidade de Empresas e Polos (PMEP) são “instrumentos de planeamento que pretendem apoiar as organizações na gestão mais eficiente da mobilidade induzida pela sua atividade, através do desenvolvimento e implementação de um conjunto integrado de medidas ajustadas às características de cada empresa ou polo, ao perfil de atividade, às suas exigências e às necessidades específicas de deslocação dos seus colaboradores, visitantes e fornecedores”⁷.

Estes planos aplicam-se a quatro grandes grupos de atividades: i) empresas/parques empresariais e tecnológicos; ii) áreas comerciais; iii) áreas industriais e logísticas e, iv) equipamentos coletivos (e.g., hospitais, universidades, etc.).

Os objetivos dos PMEP são diversos e devem ser considerados na perspetiva da empresa (e.g., redução do número e custos das viagens em serviço), do colaborador (e.g., redução do stress associado ao congestionamento em hora de ponta) e da sociedade (e.g., através da

⁶ “Guia para a elaboração do Plano de Mobilidade e Transportes”, IMTT/TIS, 2010

⁷ Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos, IMTT/DHV, 2011.

Cofinanciado por:



minimização dos impactes sociais, económicos e ambientais associados à utilização excessiva do automóvel e/ou redução dos níveis de congestionamento).

No desenvolvimento do PMP podem ser consideradas diversas soluções de gestão de mobilidade, como sejam a racionalização do uso do automóvel (p.e., *carpooling* ou *carsharing*), a utilização de novas tecnologias aplicadas à gestão da frota de veículos da empresa, à gestão do estacionamento, etc..

Este tipo de planos implicam, pela sua natureza, o estabelecimento de parcerias entre diversas entidades, destacando-se, entre estas, os gestores dos polos empresariais (e/ou do grupo de empresas que o constituem), a autarquia na qual estas zonas se localizam e os operadores de transporte (nos casos em que seja considerada a alteração da oferta de transporte público coletivo ou a introdução de novos serviços). É também fundamental promover o envolvimento dos trabalhadores desde uma fase inicial do plano, de modo a beneficiar das suas sugestões e, ao mesmo tempo, a garantir que estes aderem às soluções que venham a ser preconizadas.

Na CIMAC recomenda-se que a realização de PMP abranja pelo menos os seguintes polos geradores no concelho de Évora:

- O Parque Industrial e Tecnológico de Évora que possui já hoje cerca de 2.500 trabalhadores que se prevê que venham a aumentar para 2.700 no curto prazo;
- a Zona Industrial n.º 1 da Horta das Figueiras, na qual se concentram cerca de 2.400 empregos;
- a Zona Industrial de Almeirim Sul, com cerca de 2.300 empregados presentes;
- A curto prazo, o Parque Industrial de Aeronáutica de Évora, o qual tem atualmente cerca de 450 postos de emprego, mas que no futuro, terá um reforço significativo do emprego aí localizado;
- A Universidade de Évora, nos polos que tenham mais de 500 estudantes e funcionários;
- O Hospital de Évora, já que para além de movimentar um número significativo de funcionários é um importante gerador de viagens associadas às consultas e visitas de doentes.

Recomenda-se igualmente a realização de um PMP para:

- o Parque Industrial de Vendas Novas, onde atualmente trabalham 1.150 pessoas, sendo expetativa da autarquia que este número venha a subir nos próximos anos, e;
- a Zona Industrial de Vila Viçosa, onde estão concentrados cerca de 650 postos de emprego, que se espera vir a ser reforçados nos próximos anos;
- a Zona Industrial da Adua, em Montemor-o-Novo. Esta possui hoje cerca de 475 trabalhadores, mas é expetativa da autarquia que nos próximos anos este número seja reforçado.

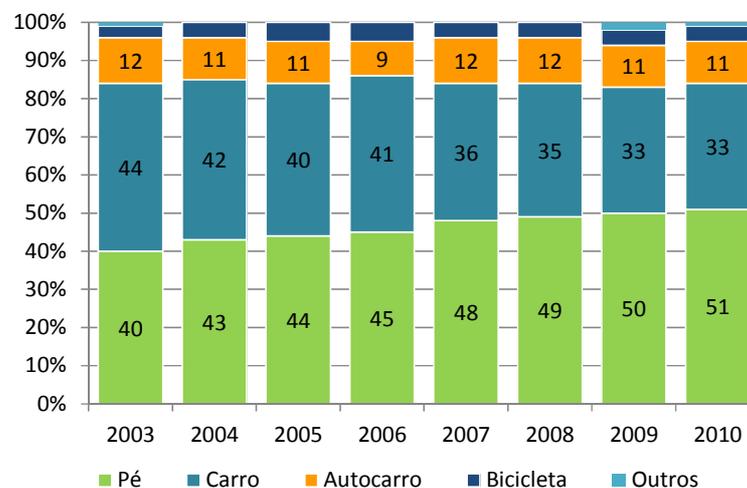
Cofinanciado por:

2.9.7. LI8.5: Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas

Da análise dos censos contata-se que existe um peso significativo de estudantes que se deslocam de automóvel para a escola, sendo que a dependência das crianças relativamente ao automóvel tem consequências de longo prazo, uma vez que, ao não serem habituadas a “andar a pé” ou em transportes públicos, a sua escolha natural enquanto adultos será pela utilização do automóvel, perpetuando a dependência face a este modo.

A nível internacional, o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolar têm-se afigurado como um instrumento eficaz para a promoção de comportamentos de mobilidade sustentável junto dos estudantes, como ilustra o exemplo de *Hampshire* apresentado na Figura 43 que mostra a evolução da repartição modal, entre 2003 e 2010, nas viagens casa-escola de cerca de 184 mil alunos (entre os 5 e os 16 anos) de 595 escolas, das quais cerca de 96% possui Plano de Mobilidade Escolar aprovado.

Figura 43 | Exemplo da evolução da repartição modal dos alunos entre os 5 e os 16 anos no Hampshire



Fonte: Adaptado School Travel Planning Team Achievements 2000 - 2010, Hampshire County Council

Os Planos de Mobilidade Escolar (PME) têm como principais objetivos:

- i) aumentar a autonomia dos alunos;
- ii) aumentar a segurança dos alunos nas deslocações casa-escola;
- iii) reduzir a pressão do tráfego rodoviário na envolvente à escola nos períodos de entrada e saída;
- iv) consciencializar a Comunidade Escolar para a existência de opções saudáveis e ambientalmente mais sustentáveis do que o automóvel;
- v) dotar os alunos de competências para andarem a pé/bicicleta.

Cofinanciado por:

Figura 44 | Brochura do programa “School Travel Plan” da região de Wellington (Nova Zelândia)

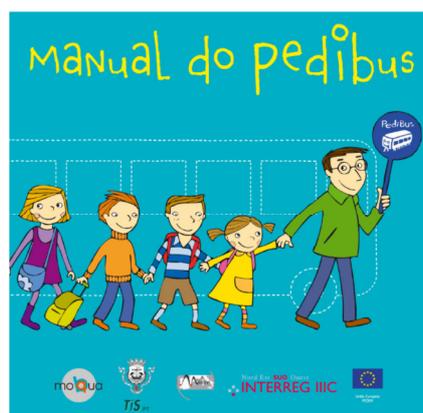


Fonte: <http://www.gw.govt.nz/assets/Transport/School-Travel-Plan-Images-and-Documents/School-Travel-Plan-Brochure.pdf>

Estes planos podem ser desenvolvidos em escolas primárias, em escolas EB23 e em escolas do ensino secundário, mas a abordagem e as medidas propostas têm que ser adaptadas à idade dos alunos, recomendando-se que, até 2020, cada um dos concelhos desenvolva em colaboração com os Agrupamentos Escolares e Associações de Pais, pelo menos, um Plano de Mobilidade Escolar.

Estes planos envolvem normalmente o levantamento fino dos padrões de mobilidade dos alunos e a concertação de ações inovadoras que promovam a utilização dos modos suaves e do TC. Uma das medidas mais frequentemente adotadas no âmbito deste tipo de planos diz respeito ao desenvolvimento de circuitos de *Pedibus* em escolas do 1º ciclo do ensino básico e pressupõe a organização de um grupo de crianças para a realização da deslocação a pé para a escola, com o acompanhamento por um ou mais adultos, segundo um percurso pré-definido.

Figura 45 | Manual do projeto Pedibus desenvolvido em Lisboa, CML/TIS



Cofinanciado por:



Para o universo de crianças e jovens que frequentam o 3º ciclo do ensino básico ou o ensino secundário (jovens entre 12 e 18 anos) pode ser dinamizados circuitos de *bikebus*, já que se trata de um grupo mais autónomo, com capacidade para se deslocar em bicicleta, para além de outro tipo de iniciativas, como por exemplo, a realização de cursos de formação de condução de bicicleta em estrada para os alunos.

Tendo como base a informação fornecida pelos concelhos relativamente ao seu parque de ensino propõe-se a realização de, 65 PME nos 12 concelhos para os quais é conhecida a informação sobre o parque escolar e estatísticas de alunos, tendo-se definido como critério que este plano deve ser desenvolvido nas escolas com o nível de ensino EB1 ou superior que tenham 50 ou mais alunos. Para os dois concelhos em que não é conhecida a estrutura e organização do parque escolar estimou-se o número de PME a realizar podendo este número falhar por excesso ou defeito.

A Tabela 36 apresenta os estabelecimentos de ensino por concelho em que se propõe a realização de um Plano de Mobilidade Escolar.

Tabela 36 - Estabelecimentos de ensino por concelho em que se recomenda a realização de um PME

Concelhos	Estabelecimentos Informação Municípios	Estabelecimentos Estimados
Alandroal	3	
Arraiolos	0	1
Borba	4	
Estremoz	0	10
Évora	21	
Montemor-o-Novo	10	
Mora	1	
Mourão	1	
Portel	3	
Redondo	3	
Reguengos de Monsaraz	5	
Vendas Novas	5	
Viana do Alentejo	4	
Vila Viçosa	5	
Total	65	11

2.9.8. LI8.6: Criação de um Centro de Mobilidade

Um dos pontos fracos do sistema de transportes públicos da CIMAC está relacionado com a dificuldade em compreender qual a oferta de transportes públicos coletivos rodoviários que

Cofinanciado por:

está disponível, bem como quais os horários e tarifários praticados entre os diferentes pares origem-destino.

Neste contexto recomenda-se a criação de um Centro de Mobilidade destinado a responder às necessidades de informação sobre a oferta do sistema de transportes (nomeadamente no que respeita ao tempo e custo de uma determinada viagem) da população que reside, trabalha ou visita esta região.

Os Centros de Mobilidade são entidades que reúnem toda a informação disponível sobre o sistema de transportes, garantindo que o planeamento da viagem é mais fácil, assenta em aspetos previsíveis e corresponde a uma solução mais eficiente porque considera a coordenação das várias formas de transporte.

Para tal, o Centro de Mobilidade recebe toda a informação dos vários intervenientes do sistema de transportes (horários, percursos, interrupções de serviço,...), sendo recomendável que inclua também um módulo de comunicação com os clientes (recolha de comentários e pedidos).

Para além da informação relativa à oferta em transportes públicos, o Centro de Mobilidade deve disponibilizar informação sobre:

- os percursos pedonais estruturantes e acessíveis a todos nos principais centros urbanos, bem como aos percursos pedonais de lazer oferecidos por alguns dos concelhos;
- os percursos cicláveis estruturantes, à rede de estacionamento de bicicletas e às regras de funcionamento dos sistemas partilhados nos concelhos em que estes estão disponíveis;
- a oferta de estacionamento concentrado em parque (localização, tarifas, horários de funcionamento, etc...) e às zonas de estacionamento tarifado;
- todas as iniciativas de gestão da mobilidade que importe divulgar de forma abrangente.

O Centro de Mobilidade envolve o desenvolvimento de uma plataforma informática em que toda a informação esteja reunida e na qual seja fácil a consulta da informação pretendida. Conforme anteriormente mencionado, esta plataforma pode ser apenas de “consumo interno” dos operadores que venham a assegurar o funcionamento do Centro de Mobilidade, mas porque a construção de uma interface com o público não implica acréscimos muito significativos nos custos de desenvolvimento, recomenda-se que esta seja pensada desde a fase inicial.

Este Centro deve ser entendido nas suas diferentes dimensões e não apenas enquanto uma plataforma de informação na *internet*; com efeito, apesar de se propor o desenvolvimento de uma ferramenta informática, recomenda-se que o Centro de Mobilidade se concretize nas seguintes dimensões:

- Página de *internet* que permita a consulta da informação sobre os vários subsistemas de transportes nos concelhos da CIMAC. Esta página pode ser mais ou menos complexa do ponto de vista da apresentação da informação, mas deve garantir-se que a informação é fácil de obter, é correta e está atualizada.

Cofinanciado por:

- Centro de mobilidade em Évora.
- Quiosques de informação de âmbito concelhio nos restantes concelhos, enquadrados nas interfaces de transporte ou correspondendo à integração de uma nova valência nos serviços da autarquia. Para que estes pontos de atendimento funcionem será necessário considerar a afetação de uma equipa de atendimento ao público e providenciar a existência de equipamento informático e material de apoio.
- Linha de atendimento telefónico, a qual pode ser assegurada pelo Centro de Mobilidade de Évora.

Com a concretização deste projeto (mesmo que numa configuração simplificada) será possível aumentar significativamente a qualidade da informação hoje proporcionada e esperar que esta medida contribua para aumentar a quota modal do transporte público e dos modos suaves neste território.

Existem vantagens em que o Centro de Mobilidade seja desenvolvido em concertação com o Observatório da Mobilidade, seja porque alguns dos procedimentos de aquisição da informação são comuns, seja porque alguns dos parceiros detentores da informação são os mesmos, destacando-se, entre estes, as próprias autarquias ou os operadores de transportes.

Com efeito, para que seja eficaz, o Centro de Mobilidade tem de garantir que fornece informação atualizada em contínuo, o que significa que este deve estar em permanente atualização e estar acessível durante os períodos de funcionamento que venham a ser considerados como relevantes.

2.9.9. LI8.7: Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade

O **Pacto ou Compromisso de Mobilidade** é um instrumento de natureza política no âmbito do qual os diferentes intervenientes (o Grupo de Compromisso) estabelecem, de forma voluntária, os princípios orientadores que servirão para guiar as ações e medidas que cada um deles se compromete a realizar⁸, por forma a contribuir para uma estratégia de mobilidade mais sustentável. O Pacto da Mobilidade é um instrumento evolutivo:

- na perspetiva das ações, porque pressupõe a criação de planos de ação concretos com objetivos, calendário, orçamento global e financiamento, bem como a definição do processo de monitorização e melhoria;
- na perspetiva das entidades subscritoras, uma vez que se espera que mais intervenientes adiram ao Pacto de Mobilidade ao longo do tempo.

A CIMAC (e cada autarquia de *per si*) assume um papel fundamental no sentido de garantir que as ações selecionadas por cada um dos intervenientes são coerentes e capazes de criar

⁸ Os quais devem estar em sintonia com os objetivos e linhas de orientação estabelecido pelo PAMUS-AC.

Cofinanciado por:



sinergias positivas entre si, de modo que os resultados do Pacto possam ser mais do que a soma das iniciativas de cada parte.

O desenvolvimento de um Pacto de Mobilidade implica a transposição de um conjunto de tarefas de relativa simplicidade, mas para as quais a existência de uma vontade política forte é determinante. Com efeito, a implementação de uma estratégia de mobilidade sustentável não pode estar assente apenas nas iniciativas desenvolvidas pelas autarquias, por muito dinâmicas que estas sejam, uma vez que, em muitos casos, as intervenções são da responsabilidade de outras autoridades públicas ou privadas.

As mais-valias associadas à realização de um Pacto da Mobilidade são evidentes: ao potenciar o estabelecimento de um compromisso alargado com os diferentes atores do sistema é possível desenvolver soluções mais consensuais e articular um conjunto mais abrangente de iniciativas, num período mais restrito de tempo, uma vez que os esforços de planeamento, investimento e implementação das medidas e ações passam a ser da responsabilidade de um conjunto mais alargado de entidades.

O estabelecimento de um Pacto de Mobilidade envolve a identificação de intervenientes/Grupo de Compromisso, a estabilização dos princípios orientadores, a compatibilização dos planos/ações e implementação de ações de comunicação e contágio. O seu desenvolvimento não implica o envolvimento de recursos materiais significativos⁹, verificando-se que, de um modo geral, os dois recursos mais importantes são a vontade política e o tempo necessário à construção dos Pactos de Mobilidade.

2.9.10. LI8.8: Criação de um Observatório de Mobilidade

O **Observatório da Mobilidade** é uma estrutura que recolhe e analisa a informação sobre as principais dinâmicas de mobilidade e acessibilidade (*inputs*) e dissemina a informação resultante junto aos principais *stakeholders* e ao público em geral, permitindo avaliar, de modo quantitativo, os principais impactes do sector dos transportes e o nível de sucesso das medidas e ações que vão sendo implementadas ao longo do tempo. Para maximizar a sua utilidade, a informação recolhida no Observatório da Mobilidade deve ser regularmente apresentada aos decisores políticos, por forma a apoiar a prossecução das ações em curso e a identificação de novas orientações a adotar, podendo ser disponibilizada (no todo ou em parte) ao público em geral.

O Observatório da Mobilidade deve permitir avaliar as diferentes componentes do sistema de mobilidade, devendo incluir indicadores que permitam ir “medindo o pulso da mobilidade” nas diversas áreas temáticas (Dinâmicas de usos do solo, Serviços de Transporte Público Coletivo, Serviços de Transporte Público em Táxi, Transporte Individual, Estacionamento, Rede Pedonal, Rede ciclável, Ambiente e Segurança). A informação compilada em sede do Observatório da Mobilidade tem que ser definida em função dos objetivos, e deve ter em consideração os recursos humanos e monetários que a CIMAC considere ser de afetar a esta entidade.

⁹ Poderá ser necessário recorrer a consultadoria especializada no seu arranque, mas no seu essencial pode ser desenvolvido pelo GIMT-BSE

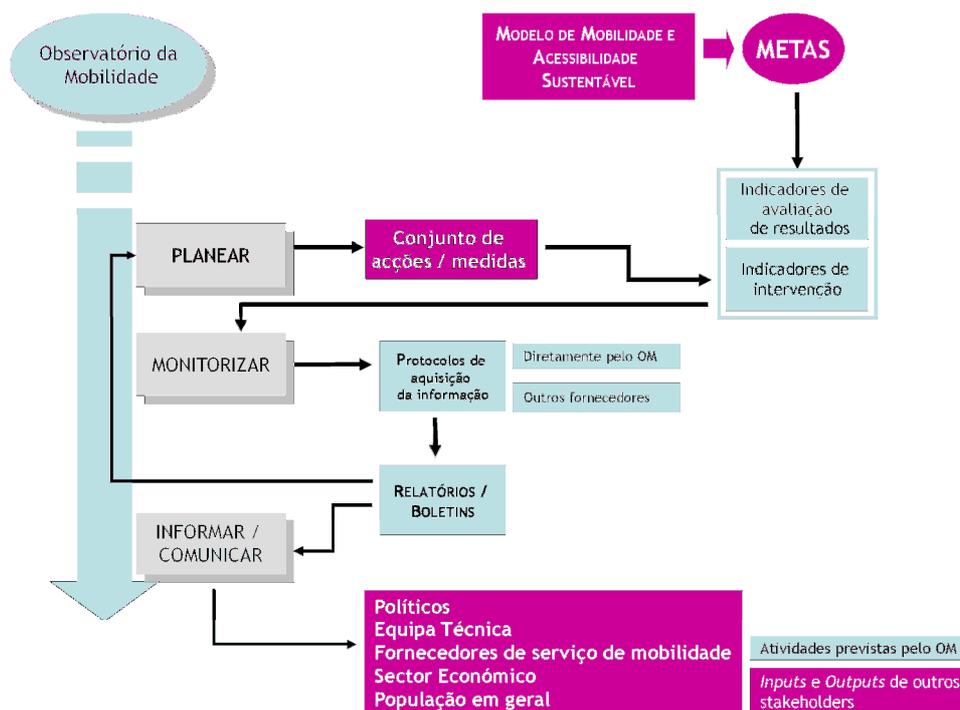
Cofinanciado por:

São diversas as missões do Observatório da Mobilidade, destacando-se a sua importância nas seguintes etapas: i) apoio à decisão; ii) apoio à avaliação da evolução dos objetivos; iii) avaliação dos impactos da implementação das medidas e ações e, iv) participação cívica.

O esquema seguinte procura ilustrar, de modo sumário, o papel do Observatório da Mobilidade, nas fases de Planeamento, Monitorização e Informação / Comunicação e em que medida o Observatório da Mobilidade trata as orientações de política (vertidas em objetivos, indicadores e metas) e as ações e medidas planeadas, ao mesmo tempo que é, em si mesmo, um fornecedor da informação necessária à tomada de decisão destas fases de planeamento estratégico e tático.

A montagem de um Observatório da Mobilidade não tem que se constituir como uma tarefa árdua e onerosa, sendo importante estabelecer um compromisso entre o ótimo e o possível, seja na definição dos indicadores de monitorização (em alguns casos será necessário estabelecer uma *proxi*), seja na periodicidade ou grau de detalhe da informação.

Figura 46 | Papel do Observatório da Mobilidade



O Observatório da Mobilidade é alimentado sobretudo pela informação detida pelos diferentes parceiros deste sistema, devendo existir um número muito restrito de indicadores que pressuponham a aquisição de informação de base.

Tendo em consideração as características deste instrumento recomenda-se que este seja desenvolvido à escala da região, seja porque permite a comparação entre concelhos

Cofinanciado por:

(identificando eventuais potenciais de transferibilidade), seja porque permite diluir os custos de desenvolvimento

Nos países em que a reflexão e a intervenção sobre as questões relacionadas com a acessibilidade e a mobilidade têm mais tradição do que em Portugal verifica-se que, associado à consolidação de uma estratégia de gestão de mobilidade, surge a necessidade de criar um Observatório da Mobilidade, o qual é, inclusivamente, de constituição obrigatória em alguns países (França, Inglaterra e Espanha).

Em Portugal começam a ser dados os primeiros passos para o desenvolvimento do Observatório da Mobilidade, verificando-se que o Funchal, a Região de Aveiro e a Área Metropolitana do Porto já desenvolveram (ou estão a desenvolver) as primeiras fases dos seus observatórios.

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:

