



Cofinanciado por:



Proj: 2724

F4_01

PAMUS do Alentejo Central

Fase 4: Programa de Ação e Sistema de Monitorização do PAMUS-AC



Índice

1. ENQUADRAMENTO.....	1
1.1. Âmbito territorial	2
1.2. Organização do projeto	3
1.3. Organização do presente relatório.....	4
2. AVALIAÇÃO DA IMPORTÂNCIA DAS PROPOSTAS PARA A ESTRATÉGIA GLOBAL DE MOBILIDADE DE TRANSPORTES	6
2.1. Breve enquadramento.....	6
2.2. Aplicabilidade das propostas por concelho e/ou concentradas na CIMAC	6
2.3. Importância das propostas para a estratégia global de mobilidade e transportes	10
3. FASEAMENTO DA PROPOSTA, PERÍODO NECESSÁRIO À SUA CONCRETIZAÇÃO E IMPACTE TEMPORAL .	13
4. AVALIAÇÃO DO ÂMBITO E TIPOLOGIA DAS PROPOSTAS	18
5. PRINCIPAIS RESPONSÁVEIS PELA IMPLEMENTAÇÃO DAS PROPOSTAS E STAKEHOLDERS A AUSCULTAR	22
6. ESTIMATIVAS DE CUSTOS	28
7. POTENCIAIS FONTES DE FINANCIAMENTO.....	31
7.1. Programa Alentejo 2020	31
7.2. Programas temáticos do Portugal 2020	33
7.3. Outros programas a nível nacional e transfronteiriço	36
7.4. Programas europeus	37
7.5. Resumo das principais fontes de financiamento	39
8. SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO	40
8.1. Enquadramento	40
8.2. Monitorização e reavaliação.	41
8.3. Indicadores de resultados	42
8.4. Indicadores de Execução	45

Cofinanciado por:



Índice de Tabelas

Tabela 1 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIMAC: Objetivos específicos 1 a 3.....	7
Tabela 2 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM AC: Objetivos específicos 4 a 7.....	8
Tabela 3 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM AC: Objetivos específicos 8.....	8
Tabela 4 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 1 a 2	11
Tabela 5 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 3 e 6	12
Tabela 6 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 7 e 8	13
Tabela 7 - Impacte temporal das propostas	14
Tabela 8 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 1 a 3	15
Tabela 9 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 4 a 6	16
Tabela 10 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 7 e 8	17
Tabela 11 - Âmbito geográfico das propostas	18
Tabela 12 - Classificação das propostas em função da sua tipologia.....	19
Tabela 13 - Avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e sua tipologia: Objetivos específicos 1 a 4.....	20
Tabela 14 - Avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e sua tipologia: Objetivos específicos 5 a 8.....	21
Tabela 15 - Avaliação das propostas face aos responsáveis pela sua implementação: Objetivos específicos 1 a 5.....	23
Tabela 16 - Avaliação das propostas face aos responsáveis pela sua implementação: Objetivos específicos 5 e 8.....	24
Tabela 17 - Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 1 a 3	25
Tabela 18 - Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 4 e 6	26

Cofinanciado por:



Tabela 19 - Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 7 e 8	27
Tabela 20 - Estimativa dos custos totais por concelho e para a CIMAC	28
Tabela 21 - Estimativa dos custos totais por Objetivos Específicos	29
Tabela 22 - Principais fontes de financiamento disponíveis por objetivos específicos do PAMUS	39
Tabela 23 - Indicadores de resultados e metas propostas	42
Tabela 24 - Indicadores de Síntese (de resultados)	44
Tabela 25 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 1	45
Tabela 26 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 2 e 3	46
Tabela 27 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 4,5 e 6	47
Tabela 27 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 7 e 8	48

Cofinanciado por:



Índice de Figuras

Figura 1 - Âmbito Territorial	2
Figura 2 - Organização do projeto.....	3
Figura 3 - Objectivos específicos do PAMUS AC.....	10
Figura 4 - Distribuição dos custos nas intervenções propostas	30

Cofinanciado por:



1. Enquadramento

O Acordo de Parceria e os Programas Operacionais definem que as 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, nomeadamente 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 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,
- 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 Horizonte 2020, adotou-se (em linha com as orientações expressas na candidatura) uma abordagem muito pragmática de tratamento da informação e de sistematização das orientações a reter.

Seguidamente descreve-se:

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

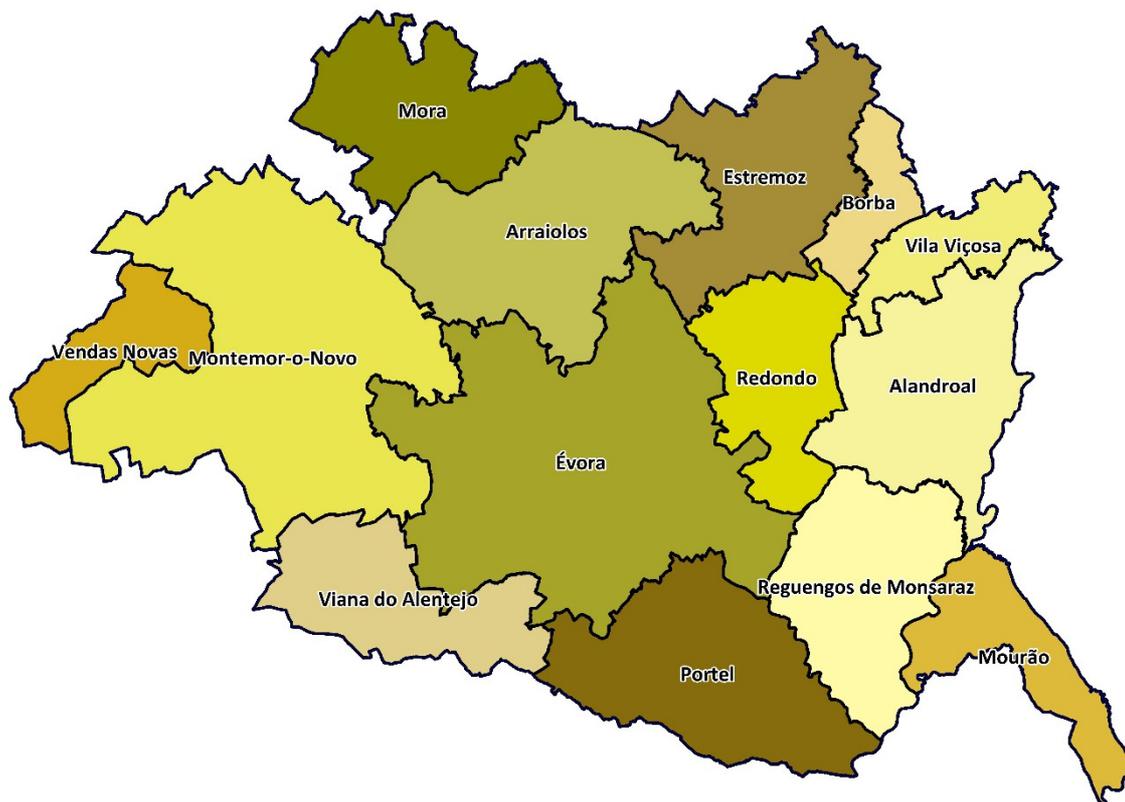
Cofinanciado por:



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



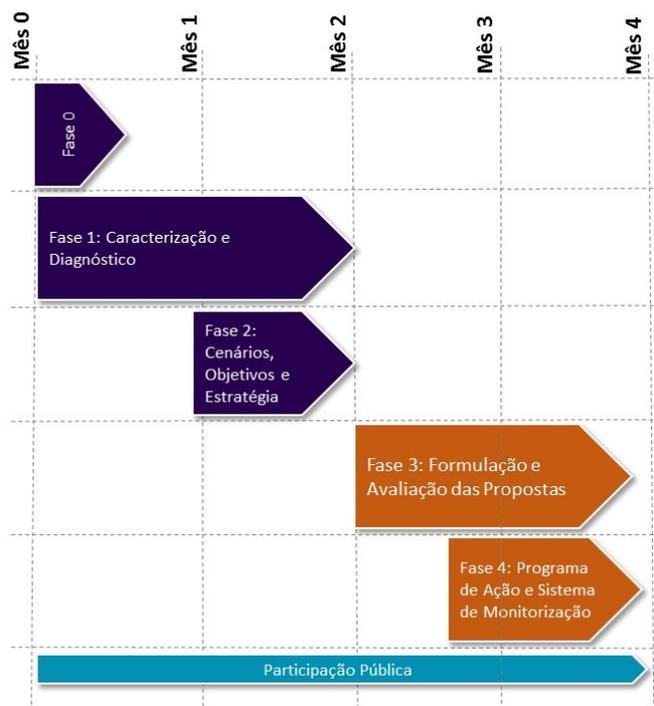
Cofinanciado por:



1.2. Organização do projeto

Como anteriormente referido, 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;
- **Fase 1: Caracterização e Diagnóstico:** Nesta fase procedeu-se à descrição do funcionamento do sistema de acessibilidades e do modelo de mobilidade, englobando

Cofinanciado por:

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 4: Programa de Ação e Sistema de Monitorização** e está organizado em 8 capítulos principais, no qual se inclui o presente capítulo de Enquadramento:

- O capítulo 2 apresenta a avaliação das linhas de orientação que enquadram as propostas relativamente à sua **aplicabilidade em cada um dos concelhos e face ao seu contributo para a estratégia**;
- No capítulo 3 apresenta-se a **proposta de faseamento das propostas, período necessário à sua concretização e impacte temporal**;
- No capítulo 4 apresenta-se a **avaliação do âmbito e tipologias das propostas**, enquanto no capítulo 5 identificam-se os **principais responsáveis pela implementação das propostas e os stakeholders que importa auscultar**;

Cofinanciado por:



- No capítulo 6 sistematizam-se as **estimativas de custos** associados à implementação das propostas enunciadas no PAMUS, enquanto no capítulo 7 se identificam as **principais fontes de financiamento** que podem ser consideradas para alavancar a implementação deste plano;
- Finalmente, no capítulo 8 é apresentada uma visão do que pode vir a ser a base de desenvolvimento do **sistema de monitorização**.

Cofinanciado por:



2. Avaliação da importância das propostas para a estratégia global de mobilidade de transportes

2.1. Breve enquadramento

Na fase anterior do estudo (Propostas do PAMUS-AC) foram descritas as propostas que contribuem para estabelecer uma estratégia que fomente um modelo de repartição modal mais sustentável e que contribuam para a redução da emissão de CO₂.

No sentido de ser possível obter uma imagem compreensível e rápida sobre a aplicabilidade das propostas em cada concelho e do seu contributo relativo para a prossecução da estratégia de mobilidade e transportes, no presente capítulo apresenta-se:

- A matriz de aplicabilidade das propostas por concelho, tendo em consideração as linhas de orientação identificadas para cada um dos objetivos específicos. A primeira versão desta matriz foi desenvolvida no relatório da Fase 2 (Identificação dos Cenários, Objetivos e Identificação da Estratégia), tendo sido trabalhada em conjunto com cada uma das autarquias e com a CIMAC, resultando num produto final mais coeso e orientado para responder às necessidades de mobilidade da população presente em cada concelho e à estratégia política de cada uma das autarquias;
- A avaliação da importância das propostas para a estratégia global do PAMUS. Neste ponto avalia-se em que medida as propostas contribuem para atingir a estratégia do PAMUS e da Comunidade. Corresponde a uma avaliação qualitativa, mas apesar disso, ajuda a compreender a importância relativa de umas propostas relativamente às outras.

2.2. Aplicabilidade das propostas por concelho e/ou concentradas na CIMAC

No relatório da Fase 3 (Planos de Ação da CIMAC) são descritas as propostas que são consideradas para cada um dos concelhos, recomendando-se por essa razão que estes dois relatórios sejam analisados em simultâneo. Ainda assim, e para facilitar o processo de leitura global do nível de abrangência, importa considerar a matriz de aplicabilidade das propostas nos concelhos da CIMAC e/ou que se propõe centralizar ao nível da estrutura da CIMAC.

Os concelhos de nível superior, isto é, os de Évora, Estremoz, Montemor-o-Novo, Reguengos de Monsaraz, e Vendas Novas desenvolveram uma parte da sua estratégia de mobilidade em sede do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), mas no decorrer do PAMUS foi possível identificar um conjunto adicional de propostas para estes mesmos municípios. Para os restantes concelhos foi necessário identificar as propostas que respeitassem simultaneamente a estratégia de mobilidade defendida por estes e as linhas de orientação definidas em sede do PAMUS.

As tabelas seguintes identificam para cada um dos concelhos da CIMAC, as propostas que estão a ser consideradas.

Cofinanciado por:



Tabela 1 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIMAC: Objetivos específicos 1 a 3

Objetivo		Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIM-AC
1	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas															
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas		■		■	■			■	■	■	■		■	■	
1.5	Introdução/requalificação de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura															
2.1	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC				■	■							■			
2.2	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	■		■	■	■		■			■	■	■	■	■	
2.3	Aquisição de autocarros	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	
2.4	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
2.5	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta					■	■						■			■
2.6	Melhoria da informação ao público	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.7	Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo					■	■						■	■		
3	Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos															
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	■	■	■		■	■	■		■	■	■				
3.2	Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)			■		■	■	■					■			
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados					■										

Cofinanciado por:



Tabela 2. Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM-AC: Objetivos

Objetivo	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIM-AC
4	Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas														
4.1	■		■	■	■				■		■			■	
4.2		■	■	■		■	■				■		■	■	
4.3	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	
4.4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
4.5	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
4.6	■		■	■	■		■	■				■			
4.7				■	■										
4.8				■	■						■	■			
5	Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada														
5.1				■	■	■					■	■			
5.2		■	■		■	■				■	■	■	■		
5.3	■		■			■		■	■		■				
5.4	■	■			■		■			■		■			
5.5			■	■		■	■	■	■	■	■	■			
6	Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados														
6.1			■		■					■			■	■	
6.2									■	■		■	■		
6.3				■	■	■					■	■			
7	Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO														
7.1				■	■	■				■				■	
7.2				■									■		
7.3		■		■			■			■			■		■
7.4				■					■						

Cofinanciado por:



Tabela 3 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM AC: Objetivos específicos 8

Objetivo	Alandroal	Arraiolos	Borba	Estremoz	Évora	Montemor-o-Novo	Mora	Mourão	Portel	Redondo	Reguengos de Monsaraz	Vendas Novas	Viana do Alentejo	Vila Viçosa	CIM-AC
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias															
8.1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.3				■	■	■									■
8.4					■	■					■	■			■
8.5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.7	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.8	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Da análise das tabelas anteriores é possível verificar que, um conjunto significativo das propostas elencadas é aplicável num número muito alargado de concelhos. Évora é o concelho que apresenta uma maior diversidade das propostas consideradas, o que é natural se se atender a que corresponde à capital de distrito, sendo também o mais importante centro urbano superior na CIMAC.

Assumindo que no médio prazo, a CIM reforçará significativamente as suas competências técnicas e instrumentais na área da mobilidade e transportes é possível considerar que esta terá uma intervenção muito significativa em duas áreas fundamentais, respetivamente:

- Na promoção da existência de serviços de transporte público de qualidade (objetivo 2). A CIMAC tem um papel estruturante na melhoria das redes intra e interconcelhias, no processo de inserção de transportes flexíveis para servir as zonas com baixa procura e na melhoria da informação da informação. Isto não significa que os municípios não tenham uma palavra a dizer; significa somente dizer que o nível de planeamento e de gestão é centralizado na estrutura central, com a necessidade de partilha e discussão com as autarquias;
- Na aquisição de novas competências técnicas e instrumentais pela CIM e pelas autarquias (objetivo 8) adquire uma importância crucial, sendo responsável pelo desenvolvimento e/ou promoção da maior parte das medidas preconizadas.

Cofinanciado por:



2.3. Importância das propostas para a estratégia global de mobilidade e transportes

O PAMUS-AC contém propostas com importâncias estratégicas distintas, seja porque a população que beneficia destas é mais ou menos abrangente, seja porque as propostas podem contribuir para um ou vários objetivos.

Neste ponto apresenta-se a avaliação realizada e que poderá ajudar a selecionar as propostas fundamentais. Nesta avaliação considerou-se a seguinte escala de avaliação da importância:

Figura 4 - Escala de importância na estratégia

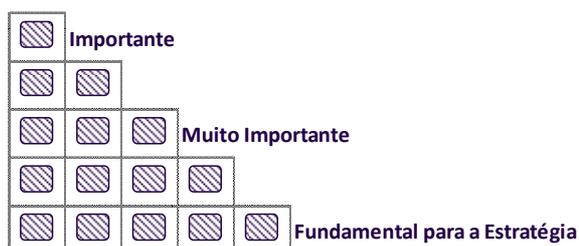


Figura 3 - Objectivos específicos do PAMUS AC



Cofinanciado por:

Nas Tabela 4 a Tabela 6 apresenta-se a avaliação das propostas face à sua importância para a concretização das estratégias de mobilidade e transportes.

De um modo geral, todas as propostas são importantes, mas entre estas é possível destacar as propostas relacionadas com a “promoção da existência de serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura” (Objetivo 2), já que estas serão no conjunto, aquelas que contribuirão de modo mais significativo para alcançar vários dos objetivos estratégicos, e nomeadamente os objetivos que se prendem com o aumento da inclusão social, com a redução das emissões de CO₂ e o aumento da eficácia e eficiência das pessoas e bens.

Também a proposta de expansão e consolidação das redes pedonais e cicláveis é outra das linhas fortes de orientação da estratégia global do PAMUS, seja porque se pretende dinamizar as deslocações de curta e média distância no interior dos principais aglomerados urbanos, seja porque é reconhecido o papel de complementaridade destes modos relativamente às redes de transporte coletivo, induzindo uma maior opção por cadeias de viagens multimodais.

Tabela 4 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 1 a 2

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos					
1.	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES , reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas				
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
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.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura				
2.1	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.2	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3	Aquisição de autocarros	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.4	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.5	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.6	Melhoria da informação ao público	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.7	Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Cofinanciado por:



Tabela 5 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 3 e 6

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos						
3	Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos					
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
3.2	Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	<input checked="" type="checkbox"/>				
4	Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas					
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	<input checked="" type="checkbox"/>				
4.2	Construção de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou <u>introduzir melhores condições para a circulação pedonal</u>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
4.5	Manutenção da rede rodoviária municipal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
4.6	Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
4.7	Acessibilidades a polos estruturantes regionais	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
4.8	Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
5	Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada					
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
5.2	Criação/requalificação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviço aos TP) ou de rebatimento na proximidade dos centros urbanos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
5.3	Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos eléctricos)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
5.4	Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
5.5	introdução de posto de Carregamento de Veículos Eléctricos	<input checked="" type="checkbox"/>				
6	Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados					
6.1	Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária	<input checked="" type="checkbox"/>				
6.2	Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6.3	Parque de estacionamento para Pesados	<input checked="" type="checkbox"/>				

Cofinanciado por:



Tabela 6 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 7 e 8

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos						
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO						
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	<input checked="" type="checkbox"/>				
7.3	Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.4	Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIAS TÉCNICAS E INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias						
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.2	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.3	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	<input checked="" type="checkbox"/>				
8.4	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.5	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.6	Criação de um Centro de Mobilidade	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.7	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.8	Estabelecimento de um Observatório de Mobilidade	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Faseamento da proposta, período necessário à sua concretização e impacte temporal

No presente ponto apresenta-se o faseamento defendido para a implementação das propostas do PAMUS, avaliando-se o seu impacte temporal e o período de tempo necessário à sua implementação, tendo-se assumido o período de 2016 a 2025 para a sua concretização.

Assim, consideraram-se dois níveis de avaliação da concretização das propostas:

- Período em que são concretizadas as propostas. Este pode ser **curto** (se a sua realização demorar até 12 meses), **médio** (se a sua realização demorar entre 2 a 3 anos) ou **longo prazo** (se a sua realização demorar mais de 3 anos);
- Período em que as propostas têm impacte significativo. Este foi classificado em pontual, temporário ou contínuo, consoante a descrição apresentada na Tabela 7.

Cofinanciado por:



Tabela 7 - Impacte temporal das propostas

Impacte temporal	Descrição
Pontual	Todas as propostas que se desenvolvem em momentos específicos e para as quais não se consegue garantir que os resultados associados são permanentes, onde se incluem as propostas relacionadas com o desenvolvimento de ações de sensibilização, de informação ou de desenvolvimento de estudos e/ou projetos
Temporário	Propostas que, não se traduzindo em ações permanentes, têm reflexos no médio prazo pois influenciam o comportamento de um subconjunto de "atores" (e.g., implementação de circuitos de <i>pedibus</i> em contexto escolar), ou porque estão disponíveis apenas durante um período limitado de tempo.
Contínuo	Propostas que têm impactes continuados no tempo, seja através da criação de novos serviços de transporte público, seja pela construção de novas infraestruturas de transporte.

Cofinanciado por:



Tabela 8 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 1 a 3

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Cronograma										Prazo de Implementação			Impacte Temporal
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Curto	Médio	Longo	
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas														
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos											<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas											<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
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.)										<input checked="" type="checkbox"/>			Temporário
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas										<input checked="" type="checkbox"/>			Contínuo
1.5	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados										<input checked="" type="checkbox"/>			Contínuo
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura														
2.1	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
2.2	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
2.3	Aquisição de autocarros										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
2.4	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)											<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
2.5	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta											<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
2.6	Melhoria da informação ao público										<input checked="" type="checkbox"/>			Contínuo
2.7	Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Contínuo
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos														
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.											<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
3.2	Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)											<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados											<input checked="" type="checkbox"/>		Contínuo

Cofinanciado por:

Tabela 9 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 4 a 6

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Cronograma										Prazo de Implementação			Impacte Temporal
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Curto	Médio	Longo	
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas														
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais												<input checked="" type="checkbox"/>	↔ Contínuo ↔
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												<input checked="" type="checkbox"/>	↔ Contínuo ↔
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		↔ Contínuo ↔
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		↔ Contínuo ↔
4.5	Manutenção da rede rodoviária municipal										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	↔ Contínuo ↔
4.6	Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Temporário ↔
4.7	Acessibilidades a polos estruturantes regionais												<input checked="" type="checkbox"/>	↔ Contínuo ↔
4.8	Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Contínuo ↔
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuem para uma repartição modal mais equilibrada														
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Contínuo ↔
5.2	Criação/requalificação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviço aos TP) ou de rebatimento na proximidade dos centros urbanos										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Contínuo ↔
5.3	Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos elétricos)										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Contínuo ↔
5.4	Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Contínuo ↔
5.5	introdução de posto de Carregamento de Veículos Eléctricos										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Contínuo ↔
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados														
6.1	Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Contínuo ↔
6.2	Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		↔ Contínuo ↔
6.3	Parque de estacionamento para Pesados										<input checked="" type="checkbox"/>			↔ Contínuo ↔

Cofinanciado por:

Tabela 10 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 7 e 8

Objectivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Cronograma										Prazo de Implementação			Impacte Temporal
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Curto	Médio	Longo	
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO														
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia										<input checked="" type="checkbox"/>			Contínuo
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias										<input checked="" type="checkbox"/>			Contínuo
7.3	Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis												<input checked="" type="checkbox"/>	Contínuo
7.4	Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes												<input checked="" type="checkbox"/>	Contínuo
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIAS TÉCNICAS E INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias														
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos										<input checked="" type="checkbox"/>			Contínuo
8.2	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes											<input checked="" type="checkbox"/>		Temporário
8.3	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		Temporário
8.4	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais										<input checked="" type="checkbox"/>			Temporário
8.5	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas										<input checked="" type="checkbox"/>			Temporário
8.6	Criação de um Centro de Mobilidade										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Contínuo
8.7	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Contínuo
8.8	Estabelecimento de um Observatório de Mobilidade										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Contínuo

Da análise das tabelas anteriores é possível destacar-se as seguintes conclusões:

- Verifica-se uma maior intensidade de ocorrência das propostas nos primeiros cinco anos do plano, uma vez que este corresponde ao período em que é mais fácil planear o futuro;
- Prevalcem as propostas com impactes contínuos ao longo do tempo, com as propostas de impacte pontual a serem muito pouco significativas;

Cofinanciado por:

- As propostas relacionadas com o desenvolvimento dos estudos de aprofundamento do conhecimento e de planeamento das ações, são de âmbito temporário e devem ser realizadas logo nos primeiros anos de implementação do PAMUS, de modo a ser possível desenvolver as propostas concretas no terreno depois disso;
- Algumas dessas propostas têm interdependências entre si. Por exemplo, o inquérito à mobilidade deve ser realizado antes do Plano Operacional de Transporte e do Planos de Mobilidade e Transportes.
- O *mix* das propostas privilegia sobretudo, as propostas cujo período de implementação é curto ou médio, verificando-se que o número de propostas com período de implementação de longo prazo é relativamente reduzido.

4. Avaliação do âmbito e tipologia das propostas

No presente ponto avaliam-se as propostas relativamente a dois critérios:

- **Âmbito geográfico**, distinguindo-se as propostas em função de serem de carácter regional, concelhio ou local, segundo os critérios apresentados na Tabela 11;
- **Tipologia das propostas**, tendo em consideração a tipologia de ações descritas na Tabela 12.

Tabela 11 - Âmbito geográfico das propostas

Âmbito geográfico	Descrição
Supra concelhio	Propostas que potencialmente melhoram as condições de acessibilidade à escala regional, seja porque as infraestruturas ou serviços de transporte que servem os principais corredores de procura interconcelhia são melhorados, seja porque o acesso à informação beneficia um conjunto alargado de utilizadores.
Concelhio	Propostas que beneficiam os residentes de um determinado concelho, podendo abranger todo o concelho (e.g., a construção de um nova infraestrutura rodoviária), ou desenvolver-se numa zona específica do concelho, mas com abrangência alargada.
Local	Propostas cujos efeitos beneficiam sobretudo os residentes ou utilizadores nos bairros em que são desenvolvidas

Cofinanciado por:



Tabela 12 - Classificação das propostas em função da sua tipologia

Principais Eixos de Intervenção		Descrição
1	Infraestruturas	Nesta categoria foram incluídas as propostas que defendem a construção ou a reformulação de novas infraestruturas de transporte, sejam estas destinadas a ser sobretudo utilizadas pelo transporte individual (e.g., parques de estacionamento, novas vias rodoviárias), sejam destinadas a melhorar a rede de TP (e.g., reformulação ou expansão das interfaces de transportes).
2	Gestão do Espaço	Nesta tipologia foram incluídas as medidas que implicam a reorganização do espaço urbano no sentido de "conquistar" espaço normalmente utilizado pelo transporte individual para os restantes modos de transporte. Foram incluídas nesta categoria todas as propostas que pressupõem o alargamento de passeios, introdução de faixas BUS, vias cicláveis, etc.
3	Gestão dos sistemas	Nesta categoria foram consideradas todas as propostas que procuram melhorar o funcionamento do sistema, não implicando a existência de uma intervenção física. Foram incluídas nesta categoria as medidas que defendem o reforço da oferta TPC, mas também as medidas que consideram a introdução de novas tecnologias ou políticas de intervenção desenhadas para que o sistema de mobilidade e de acessibilidade funcione de forma mais eficiente. Estão também neste enquadramento os sistemas e equipamentos, como os parqueamentos e veículos utilizados para os modos suaves e pontos de carregamento rápido para automóveis.
4	Informação & Sensibilização	Este eixo de intervenção inclui as medidas que defendem a melhoria da informação e a sensibilização dos residentes e visitantes para as questões relacionadas com a mobilidade. Neste domínio são incluídas as propostas que defendem a melhoria da informação disponibilizada nas diferentes fases da viagem. Estão também incluídas neste domínio as propostas que defendem ações personalizadas junto aos potenciais segmentos de procura, sejam estes alunos, empregados nos principais polos geradores ou profissionais da condução.
5	Parcerias e concertações	Nesta estratégia incluem-se as propostas que defendem o estabelecimento de parcerias e concertação com outros <i>stakeholders</i> (e.g., associações de táxis, operadores de transporte público coletivo,...), por forma a atingir resultados que não dependem apenas da intervenção eficaz das autoridades municipais ou de um único <i>stakeholder</i> .
6	Planeamento e estudos	Em diversos casos, e tendo em consideração diferentes áreas de atuação, é defendida a necessidade de realizar estudos ou planos adicionais que permitam concretizar de modo mais rigoroso a dimensão da intervenção pretendida. Neste vetor foram incluídas todas as medidas que incluem o estudo de soluções particulares.
7	Regulamentação e fiscalização	Neste domínio foram incluídas as medidas que defendem a criação/melhoria dos regulamentos que regem os diversos domínios de atividade e as que preconizam a melhoria da fiscalização dos regulamentos. Esta categoria inclui também as medidas que envolvem a incorporação de alterações nos regulamentos nos planos de ordenamento e de planeamento (e.g., definição de limiares máximos para a provisão de estacionamento privado)

Nas Tabela 13 e Tabela 14 apresenta-se a avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e à tipologia das propostas.

Cofinanciado por:



Tabela 13 - Avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e sua tipologia: Objetivos específicos 1 a 4

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Âmbito Geográfico			Tipologias das Propostas
	Local	Concelho	Supra concelho	
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas				
1.1 Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	<input checked="" type="checkbox"/>			2
1.2 Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		2
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.)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	4
1.4 Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas		<input checked="" type="checkbox"/>		3
1.5 Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados		<input checked="" type="checkbox"/>		3
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura				
2.1 Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC		<input checked="" type="checkbox"/>		5 6
2.2 Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	5 6
2.3 Aquisição de autocarros		<input checked="" type="checkbox"/>		3
2.5 Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		1
2.6 Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	<input checked="" type="checkbox"/>			3 6
2.7 Melhoria da informação ao público	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	4
2.8 Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo			<input checked="" type="checkbox"/>	6 3
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos				
3.1 Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.		<input checked="" type="checkbox"/>		1 3
3.2 Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)		<input checked="" type="checkbox"/>		1 3
3.3 Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados			<input checked="" type="checkbox"/>	3 5
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas				
4.1 Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais			<input checked="" type="checkbox"/>	1
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	<input checked="" type="checkbox"/>			1
4.3 Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		2 1
4.4 Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)		<input checked="" type="checkbox"/>		3
4.5 Manutenção da rede rodoviária municipal		<input checked="" type="checkbox"/>		1
4.6 Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	<input checked="" type="checkbox"/>			4
4.7 Acessibilidades a polos estruturantes regionais		<input checked="" type="checkbox"/>		1
4.8 Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados	<input checked="" type="checkbox"/>			2 6

Cofinanciado por:

Tabela 14 - Avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e sua tipologia: Objetivos específicos 5 a 8

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Âmbito Geográfico			Tipologias das Propostas	
	Local	Concelho	Supra concelho		
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada					
5.1 Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	<input checked="" type="checkbox"/>			2	7
5.2 Criação/requalificação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviço aos TP) ou de rebatimento na proximidade dos centros urbanos	<input checked="" type="checkbox"/>			1	2
5.3 Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos elétricos)	<input checked="" type="checkbox"/>			2	
5.4 Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	<input checked="" type="checkbox"/>			3	4
5.1 Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	<input checked="" type="checkbox"/>			2	7
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados					
6.1 Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária		<input checked="" type="checkbox"/>		1	
6.2 Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	<input checked="" type="checkbox"/>			7	
6.3 Parque de estacionamento para Pesados	<input checked="" type="checkbox"/>			1	2
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO					
7.1 Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	<input checked="" type="checkbox"/>			3	
7.2 Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	<input checked="" type="checkbox"/>			3	
7.3 Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis			<input checked="" type="checkbox"/>		4
7.4 Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes			<input checked="" type="checkbox"/>		4
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIAS TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias					
8.1 Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos			<input checked="" type="checkbox"/>	6	7
8.2 Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes		<input checked="" type="checkbox"/>		6	
8.3 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios		<input checked="" type="checkbox"/>		3	6
8.4 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais		<input checked="" type="checkbox"/>		3	6
8.5 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	<input checked="" type="checkbox"/>			3	6
8.6 Criação de um Centro de Mobilidade			<input checked="" type="checkbox"/>	3	6
8.7 Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade			<input checked="" type="checkbox"/>	5	6
8.8 Estabelecimento de um Observatório de Mobilidade			<input checked="" type="checkbox"/>	5	6

Resumidamente, da análise da distribuição do âmbito geográfico e da tipologia das propostas é possível destacar que:

- No que respeita ao âmbito geográfico verifica-se uma repartição bastante equilibrada relativamente à escala em que se desenvolvem as propostas;

Cofinanciado por:

- Quando se considera a tipologia das propostas importa destacar a sua diversidade, mas também o maior enfoque nas propostas que envolvem a gestão dos sistemas (15) e o planeamento e estudos (13), o que reforça a orientação global de procurar gerir melhor os recursos existentes.
- Assinala-se também em terceiro lugar as propostas com associação directa à tipologia de infraestruturas (11), tendo estas o principal impacto nos orçamentos dos municípios como se apresentará num sub-capítulo posterior.

5. Principais responsáveis pela implementação das propostas e *stakeholders* a auscultar

Um dos aspetos que importa considerar diz respeito à identificação clara sobre quem é o responsável pela realização de cada proposta, já que algumas propostas são da responsabilidade da CIMAC (e/ou das autarquias que a compõem), mas outras devem ser realizadas em colaboração e/ou por outras entidades, como sejam, os operadores de transportes, os gestores de infraestruturas de transporte, etc..

São também identificadas as entidades ou agentes que, não tendo responsabilidades diretas na implementação das propostas, devem ser consultados e envolvidos neste processo, por forma a garantir que os benefícios das propostas são entendidos por todos e, ao mesmo tempo, procurar sinergias com outras ações correlacionadas.

A fase de auscultação e consulta traduz-se num processo bidirecional que promove, por parte dos grupos estruturados e com interesses diretos mais evidentes, a identificação de problemas, discussão de ideias, reação a propostas e partilha de opiniões e pontos de vista. Os formatos mais comuns para promover os processos de auscultação e consulta incluem sessões dedicadas de discussão, *workshops*, conferências restritas, inquéritos de opinião ou *focus group*.

Nesse sentido, importa identificar os principais responsáveis pelas propostas e quais os *stakeholders* a auscultar em cada caso, o que tem o duplo propósito de:

- Estabelecer parcerias para a implementação das iniciativas consideradas;
- Identificar e corrigir aspetos que não tenham sido considerados na proposta inicial.

A análise dos *stakeholders* que é desejável auscultar neste processo permitirá concluir que estes são comuns a um conjunto significativo de propostas e, como tal, poderão existir vantagens no estabelecimento de um Conselho Intermunicipal de Mobilidade (ou concelho a concelho), no qual estes se comprometam com a implementação das propostas. A constituição de um Grupo com estas características é também favorável a uma compreensão mais abrangente relativamente aos objetivos gerais do plano e, portanto, a um maior entendimento das vantagens associadas à implementação de medidas que podem ser politicamente mais difíceis de justificar.

Nas tabelas seguintes apresenta-se a identificação dos principais responsáveis pela implementação das propostas, distinguindo-se o envolvimento dos responsáveis em três níveis distintos: Total, Intermédio e Parcial.

Cofinanciado por:



Tabela 15 - Avaliação das propostas face aos responsáveis pela sua implementação: Objetivos específicos 1 a 5

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Responsáveis pela implementação da Ação						
	CIM AC	Municípios	Operadores De TP	CP	Infraestrutura de Portugal	Gestores de Espaços Comerciais	Outras entidades
1. Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas							
1.1 Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos		■					
1.2 Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas		■					
1.3 Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	■	▨					
1.4 Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas		■					▨
1.5 Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos		■					
2. Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura							
2.1 Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC		■	▨				
2.2 Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	■	▨	■				
2.3 Aquisição de autocarros	□	■					□
2.4 Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)		■					
2.5 Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	■	▨	▨				▨
2.6 Melhoria da informação ao público	■	▨	■	■			
2.7 Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo				■	■		
3. Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos							
3.1 Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.		■					
3.2 Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)		■					
3.3 Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	■	▨	■	■			
4. Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas							
4.1 Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais		□			■		
4.2 Construção de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal		■					
4.3 Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controlo de velocidade e aumento da segurança)		■					
4.4 Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)		■					
4.5 Manutenção da rede rodoviária municipal	▨	■					
4.6 Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	▨	■					▨
4.7 Acessibilidades a polos estruturantes regionais		■					■
4.8 Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados		■					▨
5. Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada							
5.1 Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controlo do estacionamento de longa duração		■					
5.2 Criação/requalificação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviço aos TP) ou de rebatimento na proximidade dos centros urbanos		■					
5.3 Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g. residentes, deficientes, veículos elétricos)		■					
5.4 Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes		■					
5.5 Introdução de posto de Carregamento de Veículos Eléctricos		■					

Cofinanciado por:



Tabela 16 - Avaliação das propostas face aos responsáveis pela sua implementação: Objetivos específicos 5 e 8

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Responsáveis pela implementação da Ação						
	CIM AC	Municípios	Operadores De TP	CP	Infraestrutura de Portugal	Gestores de Espaços Comerciais	Outras entidades
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados							
6.1 Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária		■					□
6.2 Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados		■					
6.3 Parque de estacionamento para Pesados		■					□
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO							
7.1 Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia		■					
7.2 Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	■	■					
7.3 Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	■	▨					
7.4 Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	■	▨	■	■			
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIAS TÉCNICAS E INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
8.1 Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	■	▨					
8.2 Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	■	▨					
8.3 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios		■					
8.4 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	■	■				■	
8.5 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	■	■				■	
8.6 Criação de um Centro de Mobilidade	■	▨					
8.7 Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	■	■	■	■	■	■	
8.8 Estabelecimento de um Observatório de Mobilidade	■	▨	■	■	■	■	

Nível de Responsabilidade



Da análise das tabelas anteriores é possível verificar que os principais responsáveis pela implementação de um conjunto muito significativo das propostas são os próprios municípios, na sua maioria com a plena responsabilidade pela sua execução, noutras com menor intensidade.

A CIMAC é também uma das entidades essenciais ao processo de consolidação da estratégia, sendo de sublinhar o seu papel, sobretudo nas propostas relacionadas com a concretização dos objetivos 7 (Aposta em medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação) e 8 (Aquisição de novas competências técnicas e instrumentais pela CIM e pela autarquia).

Cofinanciado por:



Tabela 17 - Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 1 a 3

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Grupos a Auscultar/Consultar							
	Responsáveis pelos principais pólos geradores	Residentes	Associações de comerciantes e indústria	Municípios	Operadores de Transportes	CP	Infraestruturas de Portugal	Associações de Táxis
1. Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	■	■	■				
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	■	■	■				
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	■	■	■		▨	▨	
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas			■		▨	▨	
1.5	Introdução/requalificação de parqueamentos junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	▨	■	▨				
2. Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
2.1	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	▨	▨	▨		■		
2.2	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	▨	▨	▨		■		
2.3	Aquisição de autocarros				■	■		
2.4	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	▨	■	▨		▨		
2.5	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	▨	▨	▨		■		■
2.6	Melhoria da informação ao público	▨	▨	▨				▨
2.7	Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo	□	▨	■	▨	▨		
3. Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.		■			■		■
3.2	Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)					■		▨
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados		▨		■	■	■	▨



Cofinanciado por:



Tabela 18 - Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 4 e 6

Objetivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Responsáveis pelos principais polos geradores	Residentes	Associações de comerciantes e indústria	Municípios	Operadores de Transportes	CP	Infraestruturas de Portugal	Associações de Táxis
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais			▨	▨	□		
4.2	Construção de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	■	▨	■			▨	
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	▨	▨	▨				
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)	▨	▨	▨				□
4.5	Manutenção da rede rodoviária municipal		▨					
4.6	Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	▨	▨	▨				
4.7	Acessibilidades a polos estruturantes regionais	▨		▨		▨		
4.8	Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados	■	■	■		▨		□
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	■	■	■				
5.2	Criação/requalificação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviços aos TP) ou de rebatimento na proximidade dos centros urbanos		▨			■	▨	
5.3	Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos elétricos)	■	■	■				
5.4	Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	□	■	▨				
5.5	Introdução de posto de Carregamento de Veículos Elétricos	▨	▨	▨				
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
6.1	Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária	■	▨	■			▨	
6.2	Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	▨	■	■				
6.3	Parque de estacionamento para Pesados	▨	■	■				

■

Significativa

▨

Intermédia

□

Complementar

Cofinanciado por:

Tabela 19 - Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 7 e 8

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Grupos a Auscultar/Consultar							
	Responsáveis pelos principais polos geradores	Residentes	Associações de comerciantes e indústria	Municípios	Operadores de Transportes	CP	Infraestruturas de Portugal	Associações de Táxis
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias		<input checked="" type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>
7.3	Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis		<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.4	Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes		<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIAS TÉCNICAS E INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos				<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
8.2	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8.3	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>				
8.4	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.5	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas		<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
8.6	Criação de um Centro de Mobilidade	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
8.7	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8.8	Estabelecimento de um Observatório de Mobilidade	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



Da análise das tabelas anteriores referentes aos principais *stakeholders* a consultar é de salientar que:

- Em matéria de **modos suaves**, a população residente, como potencial utilizadora e os responsáveis pelos polos geradores, são aqueles que mais podem contribuir no processo de construção das propostas;
- Na **melhoria dos transportes públicos e na gestão da mobilidade**, destacam-se os operadores de TC, os quais podem contribuir significativamente na fase de discussão das propostas, sendo que os residentes e os principais geradores de viagens têm também um papel fundamental no processo. Todavia, é de destacar neste ponto, a forte necessidade de diálogo já que existem inúmeros *stakeholders* a envolver no processo;

Cofinanciado por:



- No âmbito das propostas relacionadas com o **estacionamento**, é necessário auscultar os principais utilizadores e os responsáveis pelos polos (comerciantes, empresários) que justificam a realização de viagens por parte desses mesmos utilizadores. Adicionalmente, e como forma de garantir a plena integração da estratégia de mobilidade, é necessário recolher a opinião dos operadores rodoviários e ferroviários.
- No contexto das **novas competências** para a CIM e autarquias, é fundamental envolver um conjunto muito alargado de intervenientes, uma vez que muitas das temáticas beneficiarão muito dos contributos que os diferentes atores possam querer aportar.

6. Estimativas de Custos

Em seguida apresenta-se a estimativa dos custos de implementação do conjunto de propostas consideradas no PAMUS. A maior parte das estimativas de custos foram solicitadas às autarquias, sendo que a equipa complementou a orçamentação dos custos com a componente que diz respeito às propostas que implicam o envolvimento da CIMAC, nalguns casos procedeu-se a consultas informais ao mercado para procurar considerar valores, o mais próximo possível da realidade.

A Tabela 20 apresenta um resumo dos custos de investimento por concelho e por rubrica, tendo-se considerado a mesma descrição dos quadros das fichas de ação dos PEDUS; no caso dos custos anuais de exploração e da manutenção rodoviária, optou-se por considerar estes valores separadamente, uma vez que ocorrem em cada ano, com valores próximos daqueles que aqui se consideram.

Tabela 20 - Estimativa dos custos totais por concelho e para a CIMAC

Concelhos	Custos de intervenção						Custo Anual Exploração	Custo Anual Manutenção Rodoviária
	Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem custos de exploração/manutenção		
Alandroal	91.875 €	- €	1.059.000 €	470.400 €	- €	1.621.275 €	- €	- €
Arraiolos	105.684 €	6.890 €	1.886.300 €	33.573 €	- €	2.034.814 €	21.008 €	- €
Borba	46.993 €	- €	1.537.300 €	264.500 €	- €	1.921.056 €	- €	272.263 €
Estremoz	1.700.259 €	11.797 €	11.833.327 €	596.713 €	116.703 €	15.337.549 €	- €	- €
Évora	1.777.695 €	- €	21.817.760 €	865.870 €	- €	24.461.325 €	- €	- €
Montemor-o-Novo	404.650 €	- €	14.488.800 €	108.700 €	- €	15.017.150 €	28.600 €	280.000 €
Mora	7.500 €	- €	2.631.000 €	238.000 €	- €	2.876.500 €	21.050 €	367.000 €
Mourão	21.500 €	- €	741.350 €	287.600 €	- €	1.050.450 €	- €	428.000 €
Portel	107.875 €	- €	1.303.185 €	840.000 €	- €	2.254.260 €	61.928 €	219.975 €
Redondo	16.875 €	- €	4.504.200 €	166.500 €	- €	4.687.575 €	- €	300.000 €
Reguengos de Monsaraz	58.125 €	- €	8.507.575 €	47.500 €	- €	8.585.075 €	- €	288.000 €
Vendas Novas	445.125 €	29.000 €	5.206.000 €	883.000 €	- €	6.563.125 €	- €	288.000 €
Viana do Alentejo	127.148 €	36.500 €	4.677.500 €	135.000 €	- €	4.976.148 €	- €	615.000 €
Vila Viçosa	136.700 €	260.000 €	4.827.624 €	925.168 €	8.600 €	6.158.092 €	67.766 €	1.716.723 €
CIM-AC	225.000 €	240.000 €	- €	430.000 €	- €	1.750.000 €	22.000 €	n.a.
Total	5.273.004 €	584.187 €	85.020.922 €	6.292.523 €	125.303 €	99.294.393 €	222.352 €	4.774.961 €

Fonte: Informação disponibilizada pelas CM's da CIMAC e complementado pela equipa TIS

Cofinanciado por:



Da análise da tabela anterior é possível destacar as seguintes conclusões:

- Como seria de esperar, Évora é o concelho que apresenta o envelope de investimento mais elevado, respetivamente, 24 milhões de euros.
- Com níveis de investimento mais significativo destacam-se os restantes concelhos de nível superior, nos quais o nível de investimento varia entre os 6,5 milhões de euros do concelho de Vendas Novas e os 15,3 milhões de euros do concelho de Estremoz.
- Os restantes concelhos apresentam níveis de intensidade de investimento bastante diferenciados, sendo de distinguir os concelhos em que é possível identificar um esforço de contenção no envelope de investimento considerado. Entre estes, destacam-se os concelhos de Mourão, Alandroal, Arraiolos e Borba com níveis de investimento inferiores a 2 milhões de euros.
- No conjunto, as iniciativas que se consideram ser da responsabilidade da CIMAC representam um custo de investimento na ordem dos 1,75 milhões de euros, dos quais uma parte significativa está comprometida com a realização dos instrumentos de planeamento e das competências necessárias à plena realização da sua missão na área da mobilidade e transportes;
- Tendo em consideração os custos de investimento dos 10 concelhos que apresentaram custos de investimento, as estimativas com os custos com a manutenção da rede rodoviária orçam em cerca de 4,7 milhões de euros, sendo de assinalar que existem diferenças significativas entre concelhos, oscilando entre os 219 mil euros registados em Portel e os 1,7 milhões de euros orçamentados em Vila Viçosa.

A Tabela 21 apresenta a estimativa dos custos declinados por objetivos específicos e por rubrica. Em Anexo, apresentam-se os mapas de custos por objetivo e proposta para cada um dos concelhos da CIMAC. A Figura 4 apresenta a repartição dos custos por tipologia de intervenções.

Tabela 21 - Estimativa dos custos totais por Objetivos Específicos

Objetivos Específicos	Custos de intervenção						Custo Anual Exploração	Custo Anual Manutenção
	Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem custos de exploração		
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas	1.111.870 €	95.338 €	23.562.406 €	855.417 €	56.814 €	26.051.845 €	66.284 €	
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura	141.080 €	202.000 €	1.590.800 €	2.802.060 €	- €	4.980.940 €	20.840 €	
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos	166.600 €	- €	5.260.000 €	174.600 €	- €	5.601.200 €	30.000 €	
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas	2.292.853 €	276.849 €	46.917.167 €	1.214.980 €	68.489 €	50.962.600 €	60.644 €	4.774.961 €
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada	170.901 €	- €	2.780.106 €	905.467 €	- €	4.256.474 €	20.567 €	
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados	269.700 €	- €	4.810.443 €	10.000 €	- €	5.090.143 €	2.016 €	
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO	- €	10.000 €	100.000 €	25.000 €	- €	135.000 €	- €	
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias	1.120.000 €	- €	- €	305.000 €	- €	2.195.625 €	22.000 €	
Total	5.273.004 €	584.187 €	85.020.922 €	6.292.523 €	125.303 €	99.273.826 €	222.352 €	4.774.961 €

Fonte: Informação disponibilizada pelas CM's da CIMAC e complementado pela equipa TIS

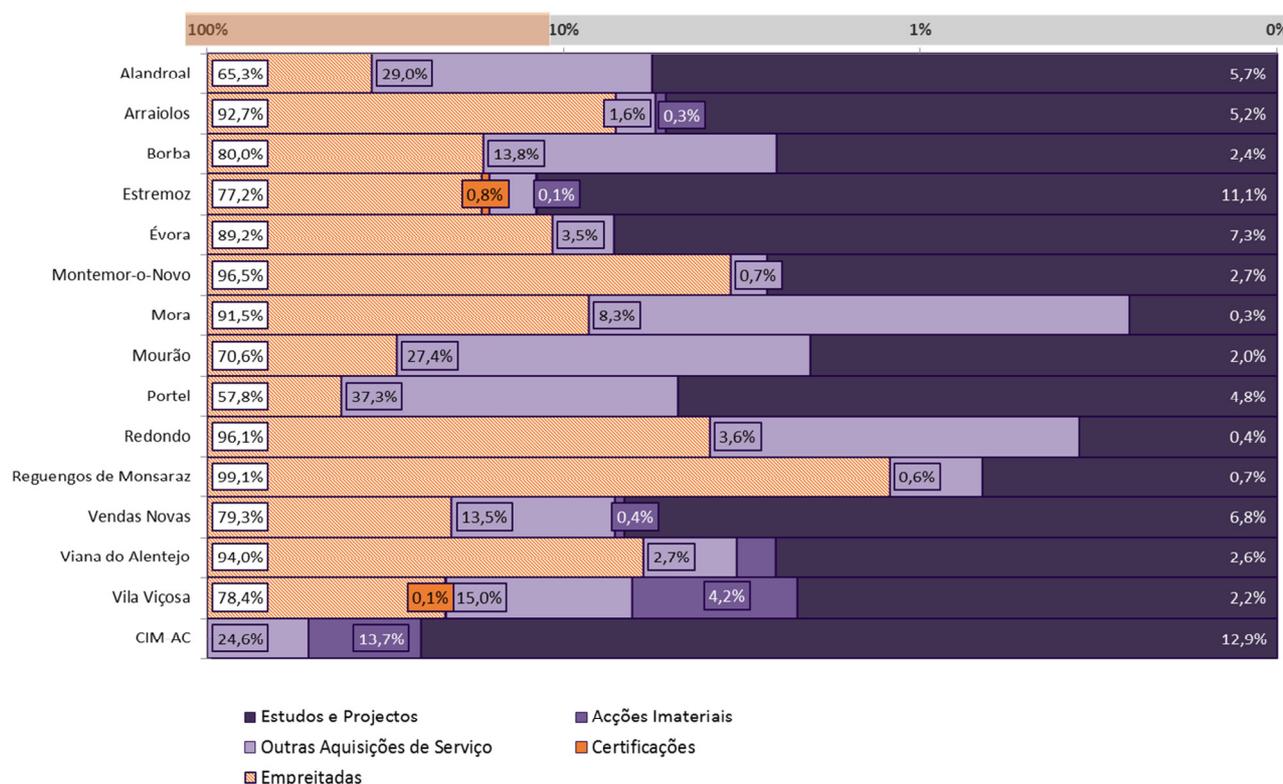
Cofinanciado por:



Da análise desta tabela e da figura seguinte é possível destacar as seguintes conclusões:

- Quando se consideram os custos de investimento agrupados por objetivos específicos verifica-se que o Objetivo 4 “Desenvolver uma estratégia articulada da qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas”, representa mais de metade do investimento total - 51% - na ordem dos 50,9 milhões de euros;
- O segundo objetivo que envolve um maior conjunto de recursos (26% do total dos custos de investimento) é o Objetivo 1 “ Promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas”;
- De um modo geral, é na rubrica Empreitadas que é consumida a maior quantidade de recursos financeiros, entre os 58% e os 99% para cada um dos concelhos;

Figura 4 - Distribuição dos custos nas intervenções propostas



Fonte: Informação disponibilizada pelas CM's da CIMAC, com tratamento TIS

Cofinanciado por:



7. Potenciais fontes de financiamento

As ações propostas no âmbito deste PAMUS poderão obter financiamento de diversas fontes, tanto nacionais como europeias, sendo que este se constitui como um ponto crítico para a sua concretização. Assim, e de forma a garantir que são aproveitadas e maximizadas as oportunidades disponíveis, apresenta-se uma análise às principais fontes de financiamento que poderão ser usadas para apoiar a concretização das ações propostas no plano temporal estimado.

Nesta análise importa identificar quais as fontes de financiamento que deverão ser consideradas e analisar o modo como estas poderão contribuir para o financiamento das ações inseridas nos diferentes objetivos específicos definidos para o PAMUS.

A análise está estruturada tendo em conta a tipologia de programas que poderão ser considerados:

- Programa Alentejo 2020;
- Programas temáticos do Portugal 2020;
- Outros programas a nível nacional e transfronteiriço;
- Programas europeus.

7.1. Programa Alentejo 2020



O programa Portugal 2020 traduz o Acordo de Parceria adotado entre Portugal e a Comissão Europeia, reunindo a atuação dos 5 Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, respetivamente, o FEDER, o Fundo de Coesão, FSE, FEADER e FEAMP.

Neste plano são definidos os princípios de programação que consagram a política de desenvolvimento económico, social e territorial de Portugal no período entre 2014 e 2020.

O Alentejo 2020 é o instrumento financeiro de apoio ao desenvolvimento regional do Sul de Portugal (à exceção do Algarve), onde se integra a CIMAC. Este programa tem uma dotação de 1.082,9 mil milhões de euros, dos quais 898,2 mil milhões de euros do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e 184,7 milhões de euros do Fundo Social Europeu (FSE). O programa integra o Acordo de Parceria “Portugal 2020” e o atual ciclo de fundos estruturais da União Europeia destinados a Portugal.

A Região Alentejo tem como prioridades, até 2020, sustentar e reforçar a criação de valor e a transferência de conhecimento, promover um tecido económico responsável, industrializado e exportador, captar e reter talento qualificado e inovador, reforçar a coesão territorial, estruturar uma rede policêntrica de cidades de média dimensão dar vida e sustentabilidade a infraestruturas existentes e consolidar a capacitação institucional.

O PO Alentejo estrutura-se em 10 eixos prioritários, mobilizando 9 objetivos temáticos e 29 prioridades de investimento.

Cofinanciado por:



No âmbito do PO Alentejo admite-se ser possível enquadrar algumas das ações do PAMUS ao abrigo do Eixo IV - Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores (e para o qual estão reservados 126,9 milhões) - nomeadamente na PI 4.v. “Elaboração de planos de mobilidade e transportes e ações que decorrem dos planos e que tenham impactes na eficiência do sistema de mobilidade e transportes e na redução de CO₂ (transportes mais verdes)” e PI 6.v. com o objectivo Qualificação e reabilitação do espaço público e desenvolvimento de experiências inovadoras e de ações piloto no âmbito do desenvolvimento urbano sustentável (FEDER), uma vez que estas enquadram as seguintes tipologias de projetos:

- Apoio à elaboração de planos integrados de mobilidade urbana sustentável;
- Investimento em ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal) e em modos de transporte não motorizados para uso público, como bicicletas;
- Requalificação de interfaces e paragens de TP;
- Sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte adequadas à articulação entre os territórios urbanos e os territórios de baixa densidade populacional;
- Apoio a medidas de consciencialização dos consumidores e empresas relacionadas com as emissões de gases poluentes (CO₂ mas também PM e NO₂).
- Em conjunto com o eixo referido anteriormente o Eixo VII da Eficiência Energética e Mobilidade com o objectivo “Apoio à transição para uma economia de baixo carbono em todos os setores” (onde estão reservados 102,9 milhões de Euros) - na prioridade de investimento PI 4.v - Mobilidade urbana sustentável (centros urbanos complementares/PROT) (FEDER), enquadra os objectivos citados mas também:
- Investimento em corredores urbanos de procura elevada, em ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), e em modos de transporte não motorizados para uso público, como bicicletas.
- Planos de mobilidade para empresas e escolas;
-

Por outro lado, o Eixo IX relativo ao “Reforço da capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e da eficiência da Administração Pública” (e para o qual está previsto um envelope de 102,9 milhões de euros) e que tem como objetivo a melhoria do acesso às tecnologias da informação e da comunicação, bem como a sua utilização e qualidade, nomeadamente para qualificação da administração pública permitirá enquadrar algumas das ações do PAMUS, nomeadamente aquelas que se consigam enquadrar:

- Apoio à aquisição de equipamentos e desenvolvimento de sistemas para implementação de melhores respostas às necessidades de cidadãos e empresas;
- Apoio à disseminação das melhores práticas e partilha de conhecimento sobre novas formas de organização e de prestação de serviços públicos aos cidadãos e às empresas;
- Apoio a projetos inovadores de utilização das TIC na resposta da administração pública a desafios sociais emergentes.

Ainda no Eixo VIII “Preservação e proteção do ambiente e promoção da utilização eficiente dos recursos” (ao qual estão atribuídos 57,1 milhões de euros), com a área de intervenção - Qualificação do espaço público e

Cofinanciado por:



promoção do desenvolvimento urbano sustentável (centros urbanos complementares/PROT) (FEDER) será possível enquadrar as ações relacionadas com:

- Reforço da integração tarifária multimodal para os transportes públicos e melhoria das soluções de bilhética integrada;
- Adopção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;
- Investimento em corredores urbanos de procura elevada, em ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), e em modos de transporte não motorizados para uso público, como bicicletas.

A análise feita ao PO Alentejo permite concluir que este programa deverá ser usado como uma fonte de financiamento preferencial para concretizar as ações contempladas neste documento, nomeadamente ao nível dos seguintes objetivos específicos:

- Objetivo 1: Promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas;
- Objetivo 2: Promover serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura;
- Objetivo 7: Aposta em medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação;
- Objetivo 8: Aquisição de novas competências técnicas e instrumentais pela CIM e autarquias

7.2. Programas temáticos do Portugal 2020



O programa Portugal 2020 traduz o Acordo de Parceria adotado entre Portugal e a Comissão Europeia, reunindo a atuação dos 5 Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, respetivamente, o FEDER, o Fundo de Coesão, FSE, FEADER e FEAMP.

Neste plano são definidos os princípios de programação que consagram a política de desenvolvimento económico, social e territorial de Portugal no período entre 2014 e 2020.

O Portugal 2020 tem como objetivos principais:

- estímulo à produção de bens e serviços transacionáveis;
- incremento das exportações;
- transferência de resultados do sistema científico para o tecido produtivo;
- cumprimento da escolaridade obrigatória até aos 18 anos;
- redução dos níveis de abandono escolar precoce;
- integração das pessoas em risco de pobreza e combate à exclusão social;
- promoção do desenvolvimento sustentável, numa ótica de eficiência no uso dos recursos;
- reforço da coesão territorial, particularmente nas cidades e em zonas de baixa densidade;
- racionalização, modernização e capacitação da administração pública.

Cofinanciado por:



Este programa está estruturado em 16 programas operacionais, onde se inserem 3 programas temáticos (PT's) que poderão eventualmente ser usados para captar financiamento para este PAMUS, respetivamente os programas temáticos da Competitividade e Internacionalização, Capital Humano e Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos.

COMPETE 2020

O Programa Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020) encontra-se ancorado nas grandes orientações políticas estratégicas nacionais, patentes:

- na “Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e Emprego 2014-2020”;
- no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) no que concerne à melhoria da conectividade internacional e da mobilidade de pessoas e bens em todo o território, e igualmente,
- na “Estratégia de Investigação e Inovação para uma Especialização Inteligente”.

O COMPETE 2020 assume como objetivos estratégicos: i) o aumento da intensidade de tecnologia e conhecimento dos vários setores e do conjunto da economia, ii) o reforço do peso das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e internacionalizáveis e a orientação exportadora das empresas portuguesas, iii) a capacitação das PME para o prosseguimento de estratégias de negócio mais avançadas, iv) a melhoria das condições de transporte de mercadorias entre Portugal e o exterior, com repercussão na redução dos custos e tempos de operação para as empresas e a v) melhoria da capacitação, eficiência e integração dos serviços públicos, de modo a reduzir custos de contexto.

Este programa está estruturado em 6 eixos, respetivamente

- Eixo I - Reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico e da inovação;
- Eixo II - Reforço da competitividade das PME incluindo a redução de custos públicos de contexto;
- Eixo III: Promoção da sustentabilidade e da qualidade do emprego;
- Eixo IV: Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas;
- Eixo V: Reforço da capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e da eficiência da administração pública;
- Eixo VI: Assistência Técnica.

Algumas das ações contidas neste PAMUS poderão eventualmente ser enquadradas no âmbito do Eixo IV. Este eixo está enquadrado no OT7 - “Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais infraestruturas das redes”, com enfoque na PI 7.3. “Desenvolvimento e melhoria de sistemas de transportes ecológicos e de baixo teor de carbono, incluindo as vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, os portos e as ligações multimodais”, podendo ser usado para financiar ações de melhoria do sistema rodoviário.

Cofinanciado por:





O Programa Operacional Capital Humano (PO CH) foca-se na importância estratégica que o investimento em capital humano tem para Portugal, visto que é esperado que o retorno deste investimento permita corrigir desequilíbrios estruturais que ainda persistem entre o país e os Estados Membros mais desenvolvidos da União Europeia (UE), quer a nível das desigualdades sociais, quer a nível das económicas, em termos de indicadores de produtividade, escolarização e especialização competitiva da economia.

O grande objetivo estratégico do PO CH é promover o aumento da qualificação da população, ajustada às necessidades do mercado de trabalho e em convergência com os padrões europeus, garantindo a melhoria do nível de qualidade nas qualificações adquiridas, melhorando o sucesso escolar, reduzindo o abandono, promovendo a igualdade, a coesão social e o desenvolvimento pessoal e da cidadania, a par do reforço da competitividade económica do país

Embora este programa não contemple nenhum eixo estratégico que esteja diretamente relacionado com a área dos transportes, poderão existir oportunidades de financiamento no âmbito da formação e capacitação da população no sentido de dar resposta ao objetivo específico 5, relativo à Capacitação e Envolvimento da Sociedade.



O Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (PO SEUR) pretende contribuir para a prioridade do crescimento sustentável, respondendo aos desafios de transição para uma economia de baixo carbono, assente numa utilização mais eficiente de recursos e na promoção de maior resiliência face aos riscos climáticos e às catástrofes.

O PO SEUR tem como objetivo estratégico colocar Portugal numa trajetória de crescimento sustentável assente num modelo de desenvolvimento mais competitivo e resiliente, com menor consumo de recursos naturais e energéticos, e que ao mesmo tempo gere novas oportunidades de emprego, de criação de riqueza e de reforço do conhecimento, adaptando o país às grandes mudanças globais no domínio da energia, das alterações climáticas e do uso mais eficiente dos recursos numa perspetiva dinâmica que relaciona competitividade e sustentabilidade.

Este programa contempla, essencialmente, 3 objetivos temáticos: OT 4 - Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os sectores; OT 5 - Promover a adaptação às alterações climáticas e a prevenção e gestão de riscos; OT 6 - Proteger o ambiente e promover a eficiência dos recursos.

Tal como acontece no PO Centro, as ações contidas neste PAMUS inserem-se essencialmente dentro do Objetivo Temático (OT) 4 - “Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores”, com enfoque na prioridade de investimento (PI) 4.5: “A promoção de 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 atenuação”.

Dentro da PI 4.5, o PO SEUR contempla dois objetivos específicos, respetivamente: i) apoio à implementação de medidas de eficiência energética e à racionalização dos consumos nos transportes; ii) apoio à promoção da utilização de transportes ecológicos e da mobilidade sustentável.

Cofinanciado por:



Estes objetivos providenciam enquadramento para várias ações do PAMUS, nomeadamente ao nível da promoção dos transportes públicos e da intermodalidade.

A análise feita aos PT's do Portugal 2020 permite concluir que estes programas poderão ser usados como possíveis fontes de financiamento para concretizar algumas das ações previstas, nomeadamente ao nível dos seguintes objetivos específicos:

- Objetivo 2: Promover serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura;
- Objetivo 4: Desenvolver uma estratégia articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas;
- Objetivo 8: Aquisição de novas competências técnicas e Instrumentais pelas CIM e autarquias.

7.3. Outros programas a nível nacional e transfronteiriço

Para além do PO Centro e dos PT's do Portugal 2020, existem ainda outros programas a nível nacional e transfronteiriço (colaboração entre regiões fronteiriças) que poderão ser usados para financiar ações deste PAMUS.



A nível nacional, merece referência o Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE), que promove a eficiência energética a nível nacional, com vista ao cumprimento dos objetivos europeus ao nível da eficiência na utilização final de energia e aos serviços energéticos, através da promoção de serviços energéticos e da adoção de outras medidas de melhoria da eficiência energética. O PNAEE abrange 6 áreas específicas: Transportes, Residencial e Serviços, Indústria, Estado, Comportamentos e Agricultura.

O Fundo de Eficiência Energética (FEE) disponibiliza financiamento para projetos que promovam os objetivos do PNAEE, podendo ser usado como uma possível fonte de financiamento para ações no âmbito do PAMUS que promovam a eficiência energética no setor dos transportes, nomeadamente ao nível dos transportes públicos.



Relativamente a programas transfronteiriços, importa considerar o Programa Operacional Transfronteiriço Espanha Portugal (parte do programa europeu INTERREG), sendo que a CIMAC confronta com a NUT3 de Badajoz.

Este programa contempla 5 eixos prioritários:

- Eixo I: Crescimento inteligente através da cooperação transfronteiriça para a promoção da inovação;

Cofinanciado por:



- Eixo II: Crescimento inclusivo através da cooperação transfronteiriça para a competitividade empresarial;
- Eixo III: Crescimento sustentável através da cooperação transfronteiriça para a prevenção de riscos e melhor gestão dos recursos naturais
- Eixo IV: Melhoria da capacidade institucional e a eficiência da administração pública, consolidando as estratégias de diálogo e inter-relação que permitam avançar com novas iniciativas entre os vários atores que operam na fronteira
- Eixo V: Assistência Técnica.

Algumas das ações contidas neste PAMUS poderão eventualmente ser financiadas através do eixo III, o qual tem como objetivos:

- Promover o aumento da resiliência territorial aos riscos naturais;
- Proteger e valorizar o património cultural e natural, como suporte de base económica da região transfronteiriça;
- Melhorar a proteção e a gestão sustentável dos espaços naturais;
- Reforçar o desenvolvimento local sustentável ao longo de toda a linha fronteira de Espanha e Portugal;
- Aumentar os níveis e eficiência na utilização dos recursos naturais para contribuir para o desenvolvimento da economia verde no espaço de cooperação.

Estes objetivos oferecem enquadramento para ações que procurem promover a sustentabilidade e eficiência do sistema de transportes, nomeadamente através de medidas que incentivem o uso de transportes públicos e a mobilidade suave.

Esta análise permite concluir que estes programas poderão ser usados como possíveis fontes de financiamento para concretizar algumas das ações consideradas, nomeadamente ao nível dos seguintes objetivos específicos:

- Objetivo 1: Promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas;
- Objetivo 2: Promover serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura;
- Objetivo 4: Desenvolver uma estratégia articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas;

7.4. Programas europeus

Por último, importa explorar as oportunidades de financiamento que existem a nível europeu, nomeadamente no âmbito de programas temáticos promovidos pela EU. De entre os programas existentes destacam-se, na área de mobilidade, o CIVITAS e o LIFE.

Cofinanciado por:





THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

O programa CIVITAS destina-se a promover políticas que fomentem o desenvolvimento de sistemas de transporte urbanos mais limpos e eficientes, contribuindo para melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes. Isto deverá ser alcançado através da redução da poluição gerada pelos transportes, da implementação de medidas de poupança de energia, do respeito pelo meio ambiente e da promoção de um estilo de vida menos dependente do automóvel.

O CIVITAS promove e financia projetos de parceria entre várias cidades europeias com vista à implementação de ações de mobilidade sustentável. As ações a financiar inserem-se num conjunto alargado de temas, nomeadamente: Combustíveis e veículos limpos; Logística urbana de transporte de mercadorias; Gestão da Mobilidade; Planeamento Integrado; Transporte coletivo de passageiros; Proteção e segurança; Estratégias de gestão da procura; Estilos de vida independentes do uso do carro; Telemática para transportes; Envolvimento público.

Este vasto leque de temas garante o necessário enquadramento para as ações de promoção da mobilidade urbana incluídas no âmbito deste PAMUS.



O programa LIFE tem por objetivo contribuir para o desenvolvimento sustentável e para a prossecução dos objetivos e metas da Estratégia Europeia 2020, do 7.º Programa de Ação em matéria de Ambiente, e das restantes estratégias e planos relevantes da UE em matéria de ambiente e clima.

Este programa divide-se em dois subprogramas: “Ambiente” e “Ação Climática”.

O subprograma “Ação Climática”, onde se poderão enquadrar algumas das ações no âmbito do PAMUS, prevê três domínios prioritários: i) Mitigação das alterações climáticas; ii) Adaptação às alterações climáticas; e, iii) Governança e informação em matéria de clima.

Este programa prevê o financiamento de projetos integrados, com o objetivo de operar a uma escala territorial alargada, integrando fundos comunitários e privados, podendo potencialmente ser usado como uma fonte de financiamento para ações que promovam a mobilidade suave e sustentável, com vista a reduzir as emissões poluentes que contribuem para as alterações climáticas.

Da análise efetuada, conclui-se que estes programas europeus poderão ser usados como possíveis fontes de financiamento para concretizar ações no âmbito de todos os objetivos específicos do PAMUS.

Cofinanciado por:



7.5. Resumo das principais fontes de financiamento

A análise efetuada às principais fontes de financiamento disponíveis para apoiar ações inseridas nos diferentes objetivos específicos do PAMUS é resumida na Tabela 20.

Tabela 22 - Principais fontes de financiamento disponíveis por objetivos específicos do PAMUS

Objetivos Específicos	Alentejo 2020	PT's do Portugal 2020	Outros programas nacionais	Programas europeus
1. Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3. Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
4. Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
5. Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6. Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
7. Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO	<input checked="" type="checkbox"/>			
8. Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Cofinanciado por:



8. Sistema de Monitorização

8.1. Enquadramento

No contexto da gestão da mobilidade é necessário ir acompanhando a evolução dos subsistemas de transportes que a enquadram, o que pressupõe o desenvolvimento de sistemas de monitorização regular. No presente capítulo procurar-se-á apresentar as linhas de orientação para o desenvolvimento de um sistema de monitorização que forneça à CIM e às autarquias ferramentas que permitam:

<p>Acompanhamento</p> <p>Através do estabelecimento de um conjunto de indicadores que permita:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Medir os progressos da implementação efetiva das ações propostas (Monitorização da execução, principalmente através de indicadores de oferta); • Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas (Monitorização de impactes / resultados, principalmente através de indicadores de procura); • Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano (Monitorização do alcance dos objetivos).
<p>Gestão do PAMUS e apoio à decisão</p> <p>Através da constituição de um conjunto de indicadores que permita auxiliar a identificação da necessidade de desenvolver medidas de correção.</p>	<p>A necessidade de adaptar/corrigir as medidas propostas no plano pode estar associada à constatação da sua ineficácia em atingir os objetivos estabelecidos ou do surgimento, ao longo do tempo, de novas questões e preocupações importantes no sistema de mobilidade, as quais não foram contempladas inicialmente nos objetivos do plano.</p> <p>Estas alterações / adaptações podem igualmente resultar das reações da população e dos diferentes atores, da sua alteração de comportamentos e da sua apropriação de novos modelos de deslocações.</p> <p>A monitorização permite assim intervir sobre o conteúdo do PAMUS, possibilitando o reforço ou a adaptação de ações que não estejam a ser eficazes ou não estejam a ir de encontro aos objetivos definidos.</p>
<p>Aprendizagem e melhoria na atuação</p> <p>Através da constituição de um conjunto de procedimentos que permita aprender com a experiência de implementação do plano e melhorar a compreensão do desempenho dos instrumentos utilizados.</p>	<p>Tal poderá ser obtido com a observação antes e depois dos efeitos da estratégia desenvolvida sobre os principais indicadores de resultado e face aos principais objetivos do plano.</p> <p>Adicionalmente, os indicadores selecionados podem permitir comparar o desempenho das medidas implementadas em relação aos resultados obtidos em cidades/concelhos semelhantes.</p>
<p>Comunicação e participação</p>	<p>Através da elaboração de conteúdos que permitam informar a CIM e os executivos municipais que a integram, bem como os diversos parceiros/atores.</p>

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu de
Desenvolvimento Regional

Neste sentido, procurou-se definir um conjunto de indicadores que permita responder aos objetivos acima enunciados e contribua para alertar para a necessidade de estabelecer metodologias e rotinas de recolha de informação que permitam ir acompanhando o desenvolvimento deste plano.

8.2. Monitorização e reavaliação.

Conforme referido anteriormente, o processo de monitorização assenta sobre a constituição de um conjunto de indicadores, os quais devem:

- ser abrangentes e refletir os vários elementos e dimensões da mobilidade;
- ser facilmente compreensíveis por todos e simples na sua construção, utilizando uma metodologia replicável e não ambígua;
- levar em consideração a disponibilidade de dados existente, o custo de obtenção regular destes dados e a sua capacidade de operacionalização (tendo em consideração os recursos humanos e financeiros disponíveis);
- permitir, tanto quanto possível, a comparação entre diferentes sistemas de mobilidade;
- mostrar a sua evolução ao longo do tempo, de modo a comprovar a adequação do sistema de mobilidade e das medidas executadas aos objetivos estabelecidos no plano.

A seleção dos indicadores para o PAMUS foi realizada tendo em conta os critérios referidos. Estes começaram a ser delineados na fase de diagnóstico (de modo a permitir análises comparativas) e afinados, posteriormente, em função dos objetivos do plano (vide Relatório da Fase 2) e das propostas desenvolvidas (vide Relatório da Fase 3).

Neste processo de definição de indicadores selecionaram-se:

- Indicadores de resultados, os quais permitem avaliar os impactos das ações e a sua contribuição para o alcance dos objetivos do plano. Nestes, o estabelecimento de metas revela-se muito vantajoso, permitindo aferir se os objetivos são alcançados ou se, pelo contrário, os resultados ficam aquém do esperado;
- Indicadores de execução, os quais permitem efetuar o controle do que estava previsto fazer e do que realmente se fez, em termos do cronograma estabelecido. Estes indicadores possibilitam, deste modo, detetar desvios/atrasos na implementação de algumas ações, identificar causas e agilizar a sua solução, assim como desencadear o início de ações que sejam dependentes de propostas já implementadas.

Para além destes dois tipos de indicadores, considerou-se útil definir alguns indicadores que contribuam para a obtenção de informação sobre variáveis que influenciam o sistema de mobilidade (indicadores de contexto/conhecimento).

Note-se que, dados os condicionalismos associados à obtenção de informação, a situação inicial (antes da implementação das ações propostas) poderá corresponder a períodos diferentes para os diversos indicadores consoante os dados de base necessários para o seu cálculo.

Cofinanciado por:



Nos pontos seguintes apresentam-se os indicadores selecionados por tipologia, isto é, os indicadores de resultados, de execução e de contexto/conhecimento.

8.3. Indicadores de resultados

Como forma de se adequar a estratégia aos objetivos, transparecendo a evolução / resposta do sistema, foram criados os indicadores de resultados (designados indicadores de síntese). O processo de escolha destes mesmos indicadores, equacionou a estruturação dos objetivos do PAMUS, tendo em conta em que medida os resultados atuais podem ser projetados para os anos de referência de 2020 e 2025.

Os indicadores síntese são apresentados na Tabela 23, assim como as metas definidas para cada um deles.

Tabela 23 - Indicadores de resultados e metas propostas

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

Cofinanciado por:

No processo de seleção dos indicadores de síntese foram considerados os indicadores recomendados nas “Diretrizes Nacionais para a Mobilidade” (IMT/TIS) mas estes foram interpretados à luz dos objetivos e do âmbito regional do PAMUS AC, tendo-se optado por considerar apenas os principais para este exercício.

Nesta fase do PAMUS, para além dos indicadores de síntese, foi desenvolvido um conjunto de indicadores secundários, os quais têm como objetivo ajudar a avaliar se o sistema está a evoluir na direção correta. Estes são complementares aos indicadores de síntese e, como tal, não foram estabelecidas metas para os seus resultados.

Na tabela seguinte apresenta-se os indicadores de resultados selecionados, organizados em função das diferentes áreas de intervenção do PAMUS. Para cada um destes indicadores identifica-se:

- a unidade espacial de análise recomendada (concelho, freguesia ou zona PAMUS);
- a periodicidade de atualização recomendada;
- o tipo de informação produzido: gráfica e/ou alfanumérica;
- o modo de obtenção: estatística oficial (EO), recolha e tratamento de dados já existentes (R), levantamento no terreno (L), contagem (C), inquérito (I), estimativa (E), modelação (M) e SIG (S);
- e a fonte da informação de base.

Cofinanciado por:



Tabela 24 - Indicadores de Síntese (de resultados)

Indicadores de Resultados		Unidade de análise	Atualiz.	Tipo de informação produzida	Modo de obtenção	Fonte
Repartição modal						
I.1	Alteração da Repartição Modal a favor do TC e modos suaves	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	I, M, R	INE, CM, CIMBB, Operadores de TP
	% TI (transporte individual)					
	% TC (transporte coletivo)					
	% MS (modos suaves: a pé e bicicleta)					
Acessibilidade em transporte coletivo						
I.2	População residente servida por TP (% da população residente na área de influência dos 400 m da rede TP, com pelo menos 3 serviços por dia - PERÍODO ESCOLAR - PPM e CD	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S, M	INE, CM, CIMBB, Operadores de TP
I.3	População residente servida por TP (% da população residente na área de influência dos 400 m da rede TP, com pelo menos 3 serviços por dia) - PERÍODO NÃO ESCOLAR - PPM e CD	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S, M	INE, CM, CIMBB, Operadores de TP
Aumento da Acessibilidade em Modos Suaves						
I.4	Capitação (m/100 habitantes) de rede pedonal estruturante	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S	INE, CM
I.5	Capitação (m/100 habitantes) de rede ciclável estruturante	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S	INE, CMC
Segurança rodoviária						
I.6	Nº de vítimas de acidentes:	Concelho	Anual	Alfanumérica Gráfica	R, S	ANSR, CM, CIMBB, PSP
	Mortos					
	Feridos graves					
I.7	Nº de atropelamentos	Concelho	Anual	Alfanumérica Gráfica	R, S	ANSR, CM, CIMBB, PSP
I.8	Indicador de Sinistralidade Rodoviária Municipal (ISRM)	Concelho	Anual	Alfanumérica	R, S	ANSR, CM, CIMBB, PSP
Diminuição do nº deslocações e/ou dos percursos necessários (veic. km)						
I.9	Veic.km nas deslocações realizadas na CIM-BSE	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	I, M	CIMBB
Diminuição de Congestionamento						
I.10	Tempo médio perdido em congestionamento por ano (em minutos)	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S, M	INE, CM, CIMBB, Operadores de TP
Aumentos das frotas amigas do ambiente						
I.11	Idade média da frota de TP (por modo)	Concelho	2 em 2 anos	Alfanumérica	R	Operadores de TP
Redução de Emissões (-20% até 2020)						
I.12	10 ³ Ton CO2	-	Anual	Alfanumérica	R	DGEG
Promoção da Inclusão Social /Coesão Territorial						
I.13	População com acesso em TP aos principais equipamentos de saúde (hospitais do Centro Hospitalar) com tempos de deslocação inferiores a 60 minutos	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S, M	INE, CM, CIMBB, Operadores de TP
% Frota TC adaptada aos Cidadãos com mobilidade reduzida						
I.14	N.º e % de veículos de TC rodoviário que estão adaptados a pessoas com mobilidade reduzida	Concelho	2 em 2 anos	Alfanumérica	R	Operadores de TP

Estatística Oficial (EO), Recolha e tratamento de dados já existentes (R), Levantamento no terreno (L), Contagem (C), Inquérito (I), Estimativa (E), Modelação (M), SIG (S)

Cofinanciado por:



8.4. Indicadores de Execução

Conforme referido anteriormente, os indicadores de execução permitem avaliar se a implementação das propostas decorre conforme o estabelecido no programa de ação do PAMUS-AC.

Nas tabelas seguintes apresentam-se os indicadores selecionados para avaliar as medidas preconizadas no PAMUS.

Para cada indicador apresenta-se igualmente o tipo de informação que deve ser produzida, distinguindo-se entre os indicadores que são apenas alfanuméricos e aqueles que devem ser complementados com uma representação cartográfica. A informação produzida pode assim “alimentar” os sistemas de informação geográfica da CIM e das autarquias, contribuindo para a sua atualização, enquanto possibilita uma avaliação mais eficaz da coerência das propostas. Por exemplo, a representação das vias entretanto construídas permite, para além da indicação do que já foi executado, obter uma leitura da coerência da rede rodoviária e ajudar a perceber quais as medidas complementares que devem ser executadas (e.g. projetos de sinalização, requalificação de aglomerados urbanos, etc.).

No que concerne à periodicidade de atualização, recomenda-se que os indicadores definidos sejam atualizados anualmente, de modo a acompanhar de forma eficaz a implementação do plano. Os indicadores estabelecidos encontram-se apresentados nas tabelas abaixo, de acordo as áreas de atuação do PAMUS.

Tabela 25 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 1

Objetivo	Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.	
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas				
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	Extensão dos eixos pedonais interencionados % da infraestrutura concluída vs. infraestrutura projetada	Alfanumérica Alfanumérica	Anual Anual
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	Extensão dos eixos cicláveis interencionados % da infraestrutura concluída vs. infraestrutura projetada	Alfanumérica Gráfica	Anual Anual
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.)	Número e tipo de ações realizadas.	Alfanumérica Gráfica	Anual
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	Nº de postos de de empréstimo Frota de bicicletas de aluguer	Alfanumérica	Anual
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	Nº de lugares de estacionamento para bicicletas nos principais polos geradores Nº de polos geradores com estacionamento para bicicletas	Alfanumérica Gráfica	Anual Anual

Cofinanciado por:

Tabela 26 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 2 e 3

Objetivo	Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
2 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos			
2.1	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	N.º de linhas de TU introduzidas	Alfanumérica Gráfica Anual
2.2	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	Linhas de TPC introduzidas (por nível hierárquico)	Alfanumérica Gráfica Anual
		Carreiras inter-concelhias existentes intervencionadas (por nível hierárquico)	Alfanumérica Gráfica Anual
		Número de linhas inter-concelhias oferecidas num Dia Útil (DU), por nível hierárquico	Alfanumérica Gráfica Anual
		Serviços inter-concelhios num DU, nos períodos de maior procura e fora dos períodos de ponta (serviços/hora/sentido), por nível hierárquico	Alfanumérica Gráfica Anual
2.3	Aquisição de autocarros	Nº de autocarros adquiridos	Alfanumérica Anual
2.4	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	N.º de paragens intervencionadas	Alfanumérica Anual
		N.º de paragens acessíveis	Alfanumérica Anual
2.5	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	N.º de circuitos de transporte a pedido implementados	Alfanumérica Gráfica Anual
		População que passou a ser servida pelo transporte coletivo	Alfanumérica Anual
		Passageiros transportados por ano	Alfanumérica Anual
2.6	Melhoria da informação que é disponibilizada ao público	Nº de interfaces e paragens com disponibilização de informação aos passageiros	Alfanumérica Gráfica Anual
2.7	Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo	N.º de serviços por dia útil nos dois sentidos	Alfanumérica Anual
		Passageiros transportados por ano	Alfanumérica Anual
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos			
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	Nº de interfaces intervencionados: melhoria das condições de estadia	Alfanumérica Anual
		Nº de interfaces intervencionados: melhoria de condições de estacionamento, park&ride e outras requalificações externas	Alfanumérica Anual
		Nº de interfaces com oferta de estacionamento para bicicletas	Alfanumérica Anual
		Nº de interfaces com disponibilização de informação	Alfanumérica Anual
3.2	Requalificação / Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes	Nº de interfaces intervencionados: melhoria de acessos rodoviários	Alfanumérica Anual
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	Nº de empresas de transportes aderentes	Alfanumérica Anual
		Nº de concelhos aderentes	Alfanumérica Anual

Cofinanciado por:

Tabela 27 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 4,5 e 6

Objetivo	Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.	
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas				
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	Extensão dos eixos viários construídos	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.2	Construção/ Melhoria de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	Extensão dos eixos viários construídos	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	Nº de intervenções realizadas	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)	Nº de intervenções realizadas	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.5	Manutenção da rede rodoviária de proximidade	Extensão dos eixos a intervir	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.6	Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	Número e tipo de ações realizadas.	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.7	Acessibilidades a polos estruturantes regionais	Extensão dos eixos a intervir	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.8	Qualificação da circulação, estacionamento e mobilidade nos aglomerados	N.º de planos desenvolvidos	Alfanumérica Gráfica	Anual
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada				
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	N.º de planos desenvolvidos	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.2	Criação/requalificação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (junto aos serviços aos TP) ou de rebatimento na proximidade dos centros urbanos	N.º de lugares de estacionamento oferecidos	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.3	Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos elétricos)	Nº de lugares de estacionamento demarcados	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.4	Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	Nº de Sistemas implementados	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.5	Introdução de posto de Carregamento de Veículos Elétricos	Nº de postos criados	Alfanumérica Gráfica	Anual
Objetivo	Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.	
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados				
6.1	Garantir que as zonas industriais possuem uma boa acessibilidade rodoviária	Extensão dos eixos viários construídos/requalificados	Alfanumérica Gráfica	Anual
6.1	Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	Nº de centros urbanos intervencionados	Alfanumérica Gráfica	Anual
6.2	Parque de estacionamento para Pesados	N.º de lugares de estacionamento oferecidos	Alfanumérica Gráfica	Anual

Cofinanciado por:

Tabela 28 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 7 e 8

Objetivo	Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO			
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	N.º de freguesias beneficiadas com a descentralização dos serviços	Alfanumérica Anual
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	N.º de Unidades Móveis de Saúde	Alfanumérica Anual
		N.º de freguesias beneficiadas	Alfanumérica Anual
7.3	Informação em tempo real sobre a oferta de TCoferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis	(a definir)	Alfanumérica Anual
7.4	Informação em tempo real sobre a oferta de TCoferecida disponível na interface de transportes	Pontos de acesso à informação em tempo real	Alfanumérica Anual
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias			
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	Concelhos com acesso ao sistema	Alfanumérica Anual
8.2	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	Sim / Não	Alfanumérica 5 em 5 anos
8.3	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	Nº de PMT elaborados	Alfanumérica Anual
8.4	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	N.º de polos abrangidos por um PMP (e % face ao total de polos), por concelho	Alfanumérica Gráfica Anual
		N.º de trabalhadores nos polos abrangidos por um PMP (e % face ao total de empregados), por concelho	Alfanumérica Gráfica Anual
8.5	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	N.º de escolas abrangidos por um PMSE (e % face ao total de alunos), por concelho	Alfanumérica Gráfica Anual
8.6	Criação de um Centro de Mobilidade	Disponibilização do portal da mobilidade	Alfanumérica Anual
		Nº de centros de mobilidade criados	Alfanumérica Anual
8.7	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	Número de signatários do Pacto de Mobilidade	Alfanumérica Anual
		Número de Planos de Ação estabelecidos pelos signatários	Alfanumérica Anual
8.8	Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	Total de parcerias estabelecidas com os fornecedores primários da informação	Alfanumérica Anual
		N.º de indicadores calculados	Alfanumérica Anual

Cofinanciado por:

Anexos

Alandroal

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construir / requalificar a rede pedonal do Alandroal	1.1	35.000 €		350.000 €			385.000 €	
Criação de um corredor ciclável de ligação de Alandroal à Zona Industrial	1.2	15.000 €		150.000 €			165.000 €	
Construção da Ecopista na antiga linha da REFER.	1.2	25.000 €		250.000 €			275.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3				2.000 €		2.000 €	
Introdução de parqueamentos de bicicletas	1.5				5.000 €		5.000 €	
Total		75.000 €		750.000 €	7.000 €		832.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Reforço das linhas de TC concelhio	2.2							
Aquisição de autocarros	2.3				440.000 €		440.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos).	2.4							
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Total					440.000 €		440.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
A CM de Alandroal pretende requalificar o interface existente, remodelando a infra-estrutura existente	3.1							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Criação do troço de ligação do centro de Alandroal à EN 255	4.1			120.000 €			120.000 €	
Intervenção no perfil transversal em troços de vias	4.3				2.500 €		2.500 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			189.000 €	20.900 €		209.900 €	
Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	4.6							
Manutenção da rede rodoviária municipal.	4.5							
Total				309.000 €	23.400 €		332.400 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Reserva de lugares de estacionamento para deficientes no centro do Alandroal	5.3							
Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	5.4						37.500 €	
Total							37.500 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1						
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2						
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	16.875 €				16.875 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6						
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7						
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8						
Total		16.875 €				16.875 €	

Cofinanciado por:



Arraiolos

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construir / requalificar a rede pedonal das ruas que estabelecem a ligação do bairro da Barreta aos equipamentos públicos	1.1	29.262 €	4.877 €	487.700 €	9.754 €		531.593 €	9.754 €
Continuação da construção de pedovia já existente	1.1	9.540 €	1.590 €	159.000 €	3.180 €		173.310 €	3.180 €
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4		400 €	40.000 €	800 €		41.200 €	800 €
Introdução de parqueamentos de bicicletas	1.5		23 €	2.250 €	45 €		2.318 €	500 €
Total		38.802 €	6.890 €	688.950 €	13.779 €		748.421 €	14.234 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aquisição de autocarro	2.3			150.000 €			150.000 €	1.500 €
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos). Indicar o número de paragens a intervir, o tipo de intervenção que é necessária e a sua localização	2.4	1.080 €		18.000 €	360 €		19.440 €	540 €
Total		1.080 €		168.000 €	360 €		169.440 €	2.040 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Requalificação da interface de transporte existente	3.1	1.500 €		25.000 €	500 €		27.000 €	
Total		1.500 €		25.000 €	500 €		27.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de variantes rodoviárias.	4.2	28.401 €		473.350 €	9.467 €		511.218 €	2.367 €
Intervenção no perfil transversal em troços de vias	4.3 e 6.1			2.500 €			2.500 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			35.150 €			35.150 €	
Total		28.401 €		511.000 €	9.467 €		548.868 €	2.367 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Requalificação dos parques de estacionamento n.º3, n.º6 e n.º5.	5.2	28.401 €		473.350 €	9.467 €		513.585 €	2.367 €
Introdução de sistemas de encaminamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	5.4			20.000 €			20.000 €	
Total		28.401 €		493.350 €	9.467 €		533.585 €	2.367 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3							
Total								

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1						
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2						
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	7.500 €				7.500 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6						
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7						
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8						
Total		7.500 €				7.500 €	

Cofinanciado por:



Borba

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construir / requalificar a rede pedonal das ruas - A CM de Borba pretende requalificar o seu espaço pedonal de modo a que sejam incentivadas as deslocações a pé	1.1			1.175.000 €			1.175.000 €	
Construção da Ecopista na antiga linha de caminho de ferro.	1.2	24.493 €		150.000 €			174.493 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3				10.000 €		10.000 €	
Introdução de parqueamentos de bicicletas	1.5				7.000 €		7.000 €	
Total		24.493 €		1.325.000 €	17.000 €		1.366.493 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aumento da frequência da linha de TC que une Borba a Lisboa	2.2							
Aquisição de autocarros	2.3				200.000 €		200.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos).	2.4			1.500 €	2.500 €		4.000 €	
	2.4			1.500 €	2.500 €		4.000 €	
	2.4			1.500 €	2.500 €		4.000 €	
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.4			1.500 €	2.500 €		4.000 €	
Total				6.000 €	210.000 €		216.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Criação de uma interface de transporte em Borba	3.1							
Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)	2.3 e 3.2							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Intervenção no perfil transversal em troços de vias	4.3							
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4							
	4.4							
A CM de Borba pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos	4.5			200.000 €			200.000 €	
Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	4.6							
Manutenção rodoviária da rede de proximidade	4.5						72.263 €	
Total				200.000 €			200.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Reserva de lugares de estacionamento para deficientes	5.3			6.300 €			6.300 €	
Introdução de Postos de carregamento eléctrico	5.5				37.500 €		37.500 €	
Total				6.300 €	37.500 €		43.800 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados							
Ligar a variante à Zona Industrial do Alto dos Baceiros	6.1						
Total							

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1						
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2						
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	22.500 €				22.500 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6						
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.6						
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.7						
Total		22.500 €				22.500 €	

Cofinanciado por:



Estremoz

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Intervenção na área Pedonal e de estacionamento no Largo General Graça	1.1 e 5.1	26.932 €	677 €	677.298 €	83.500 €	6.773 €	795.180 €	
Espaço Público Estruturante do Centro Histórico de Estremoz	1.1	90.926 €	1.237 €	1.237.053 €	72.408 €	12.371 €	1.413.995 €	
Espaço público Estruturante do Centro Histórico de Évora Monte	1.1	32.121 €	559 €	595.000 €	68.000 €	4.320 €	700.000 €	
Espaço público Estruturante do Centro Histórico de Veiros	1.1	22.825 €	513 €	512.980 €	27.454 €	5.130 €	568.902 €	
Rossio Marquês de Pombal – Mercado de produtos endógenos	1.1 e 5.1	30.807 €	832 €	832.287 €	83.500 €	8.323 €	955.749 €	
Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas (Eixo 1)	1.2						200.000 €	
Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas (Eixo 2)	1.2							
Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas (Eixo 3)	1.2							
Construção do troço de segmento da Ecopista intermunicipal, com base na antiga estrutura ferroviária da Refer. (Borba - Estremoz)	1.2	28.246 €	1.130 €	1.129.828 €	74.500 €	11.298 €	1.245.002 €	
Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligação aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	1.1						170.000 €	
Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligação aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	1.1							
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4							
Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	1.5							
Total		231.857 €	4.948 €	4.984.445 €	409.363 €	48.214 €	6.048.828 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	2.1							
Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	2.2							
Aquisição de autocarros	2.3						245.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	2.4							
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Total							245.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminçamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
A CM de Estremoz considera pertinente a ligação rodoviária da Autoestrada A6 ao eixo principal IP2, como promotor de ligações interregionais.	4.1	141.836 €	5.673 €	5.673.438 €	74.800 €	56.734 €	5.952.482 €	
Construção de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	4.2 e 6.1	1.195.078 €	1.166 €	1.165.930 €	74.800 €	11.659 €	2.448.633 €	
Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controlo de velocidade e aumento da segurança)	4.3	238 €	10 €	9.515 €	250 €	95 €	10.107 €	
Introdução de Lombas em vias/pontos de segurança acrescida para os peões	4.3						120.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4							
Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	4.6							
Qualificação da (plano de) de circulação, estacionamento e mobilidade para os aglomerados	4.8							
A CM de Estremoz pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos	4.5							
Total		1.337.152 €	6.849 €	6.848.882 €	149.850 €	68.489 €	8.531.221 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Organização da oferta de estacionamento na via pública e introdução de um sistema de controlo de estacionamento	5.1						230.000 €	
Organização da oferta de estacionamento no aglomerado de Evoramonte	5.1 e 5.2						170.000 €	
Introdução de Postos de carregamento eléctrico	5.5				37.500 €		37.500 €	
Total					37.500 €		437.500 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Criação de parque de estacionamento para pesados	6.3							
Criação de parque de estacionamento para autocarros	6.3							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	7.1							
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação sobre a oferta de TCoferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3							
Informação sobre a oferta de TCoferecida disponível na interface de transportes	7.4							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	8.3	75.000 €					75.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	56.250 €						
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8							
Total		131.250 €					75.000 €	

Cofinanciado por:

Évora

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
A CM de Évora pretende introduzir um canal pedonal entre a Rua de Aviz, entrada pedonal norte do CHE, e o Bairro do Babelo, até à Estrada da Chainha – CM1097, garantindo condições de conforto e de segurança para os peões.	1.1	36.770 €		297.460 €	36.770 €		371.000 €	
Requalificação da acessibilidade pedonal na Rua João José Perdigão e Rua Engenheiro José Frederico Ulrich, oferecendo continuidade e conforto ao peão.	1.1	15.000 €		250.000 €			265.000 €	
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.	1.1	5.000 €		40.000 €			45.000 €	
Requalificação da acessibilidade pedonal na ligação entre S. Miguel de Machede e a EB1.	1.1	6.000 €		60.000 €			66.000 €	
Requalificação da acessibilidade pedonal das portas do centro histórico de Évora à Praça do Giraldo, como forma de reforçar o conceito de deixar o automóvel fora do centro e aumentar o uso do modo pedonal.	1.1	50.000 €		750.000 €			800.000 €	
Intervenção no Perfil transversal na Rua Horta Figueira	1.1, 1.2 e 4.3	100.000 €		342.000 €	50.000 €		492.000 €	
A CM de Évora pretende criar uma ligação mista entre a estação ferroviária e o Rossio.	1.1 e 1.2	100.000 €		224.000 €	100.000 €		424.000 €	
A CM de Évora pretende introduzir no percurso ciclável entre a Rua de Aviz, entrada pedonal norte no CHE, e o Bairro do Babelo, até à Estrada da Chainha – CM1097, uma ciclovia parte dela em canal próprio outra em via partilhada com a rodovia.	1.2	15.000 €		230.000 €			245.000 €	
A CM de Évora pretende realizar a ligação entre o Bairro da Malagueira e o Centro Histórico em canal misto.	1.1 e 1.2	15.000 €		195.000 €			210.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas: na estação ferroviária, na estação rodoviária, no Rossio da S. Brás, no interface da Porta de Aviz e no Interface do Balaarte dos Apóstolos.	1.4							
Introdução/requalificação (de já existentes) de parqueamentos para bicicleta	1.5							

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Avaliação e estudo para ajuste das linhas de TC Urbano.	2.1	10.000 €					10.000 €	
Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	2.2	-						
Aquisição de mini-autocarros/autocarros	2.3			1.060.000 €			1.060.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos)	2.4							
Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura	2.5	30.000 €					30.000 €	
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo	2.7							
Total		40.000 €		1.060.000 €			1.100.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Criação/requalificação de uma nova interface intermodal na cidade de Évora	3.1	111.000 €		1.050.000 €	111.000 €		1.272.000 €	
Requalificação do interface modal e do parque de estacionamento da Porta de Aviz.	3.2	19.050 €		635.000 €	19.050 €		673.100 €	
Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	3.3	19.050 €		635.000 €	19.050 €		673.100 €	
Total		149.100 €		2.320.000 €	149.100 €		2.618.200 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de variante ao IP2	4.1	500.000 €		12.390.000 €			12.890.000 €	
Promover a continuidade da circulação pedonal e ciclável na envolvente a vários estabelecimentos de ensino (36).	4.3							
Melhoria da sinalização horizontal e vertical	4.4							
Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos e escolas	4.6			275.000 €			275.000 €	
Construção das ligações rodoviárias do novo hospital regional - Administração central	4.7							
A CM Évora pretende desenvolver Planos de Circulação e Trânsito e a sua execução.	4.8							
Manutenção da rede rodoviária municipal	4.5							
Total		500.000 €		12.665.000 €			13.165.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração.	5.1	75.000 €		200.000 €	500.000 €		775.000 €	
Requalificação do estacionamento no Rossio de S. Brás.	5.2							
Requalificação do estacionamento na Porta de Avis.	5.2							
Requalificação do estacionamento no Baluarte dos Apóstolos.	5.2			400.000 €	5.000 €		405.000 €	
Requalificação do estacionamento na Avenida Engenheiro Arantes de Oliveira.	5.2							
Requalificação do estacionamento no Hospital do Patrocínio.	5.2							
Requalificação do estacionamento na Porta de Raimundo.	5.2			100.000 €	5.000 €		105.000 €	
Requalificação do estacionamento do Teatro Garcia de Resende.	5.2	20.000 €		300.000 €	5.000 €		325.000 €	
Requalificação e gestão do acesso do estacionamento para residentes na Rua de Machede - Chalrito.	5.2	10.000 €		190.000 €	5.000 €		205.000 €	
Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos nas entradas da Cidade para os parques de estacionamento existentes.	5.4							
Total		105.000 €		1.190.000 €	520.000 €		1.815.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Ligação da Estrada de Almeirim - CM1094 (PITE) ao PIAE.	6.1	122.700 €		1.104.300 €			1.227.000 €	
Ligação da Estrada de Almeirim - CM1094 (Zona Industrial de Almeirim Norte) à Estação Ferroviária.	6.1	80.000 €		720.000 €			800.000 €	
Criação de um parque de estacionamento para autocarros de turismo na Porta de Avis	6.3	20.000 €		185.000 €	5.000 €		210.000 €	
Criação de um parque de estacionamento para autocarros de turismo no Rossio	6.3	20.000 €		185.000 €	5.000 €		210.000 €	
Criação de um parque de estacionamento para pesados na Porta do Raimundo	6.3							
Total		242.700 €		2.194.300 €	10.000 €		2.447.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo.	7.1							
Total								

Cofinanciado por:



Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1						
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2						
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	8.3	100.000 €				100.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.4	180.000 €				180.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	118.125 €				118.125 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6						
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7						
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8						
Total		398.125 €				398.125 €	

Cofinanciado por:



Montemor-o-Novo

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construir / requalificar a rede pedonal das ruas	1.1	18.900 €		882.000 €			900.900 €	
Requalificação da Avenida Gago Coutinho e zona envolvente, de modo a promover uma rede acessível de percursos livres de obstáculos e a promover uma maior utilização dos modos suaves	1.1 e 1.2			650.000 €			650.000 €	
Requalificação das redes pedonais e cicláveis na zona central de Montemor-o-Novo	1.1, 1.2 e 5.1			380.000 €			380.000 €	
Conferir prioridade à segurança nos percursos preferenciais da população escolar	1.3			50.000 €			50.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Total		18.900 €		1.962.000 €			1.980.900 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aquisição de autocarros	2.3				60.000 €		60.000 €	13.600 €
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos)	2.4			6.800 €	11.200 €		18.000 €	
Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura	2.5	30.000 €					30.000 €	
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo	2.7							
Total		30.000 €		6.800 €	71.200 €		108.000 €	13.600 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Requalificação do terminal de camionagem	3.1							
Aumentar o conforto na utilização do transporte coletivo tentando incentivar o seu uso	3.2 e 5.2	9.000 €		620.000 €			629.000 €	
Total		9.000 €		620.000 €			629.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção da variante da EN4. Completar com uma descrição mais detalhada do percurso (orçamento, extensão, traçado a Norte ou a Sul)	4.2 e 6.1	180.000 €		8.820.000 €			9.000.000 €	
Reformulação do perfil transversal da Av. Gago Coutinho introduzindo medidas de acalmia de tráfego, redução de velocidades e controlo de atravessamento de pesados	4.3 e 6.2	25.000 €		2.450.000 €			2.475.000 €	
Melhoria da sinalética rodoviária horizontal e vertical e de Iluminação Pública	4.4	3.000 €		133.000 €			136.000 €	
Manutenção rodoviária da rede de proximidade	4.5			280.000 €			280.000 €	
Total		208.000 €		11.683.000 €			11.891.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Criar um parque de estacionamento na Rua Adriano Vaz Velho, ao Rossio (junto às escolas) para veículos ligeiros e pesados de turismo	5.1 e 5.2			150.000 €			150.000 €	
Criar um novo parque de estacionamento / área de serviço para autocaravanas	5.2	2.500 €		32.000 €			34.500 €	15.000 €
Reserva de lugares de estacionamento para deficientes no centro de Montemor-o-Novo	5.3			17.000 €			17.000 €	
Introdução de posto de carregamento de veículos elétricos	5.5				37.500 €		37.500 €	
Total		2.500 €		199.000 €	37.500 €		239.000 €	15.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Criação de um parque de estacionamento para veículos pesados de transporte de mercadorias	6.3			18.000 €			18.000 €	
Total				18.000 €			18.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo, nomeadamente a instrução de processos de carácter diverso que atualmente só são disponibilizados no edifício dos Paços do Concelho (Câmara Municipal)	7.1							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	8.3	50.000 €					50.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.4	30.000 €					30.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	56.250 €					56.250 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8							
Total		136.250 €					136.250 €	

Cofinanciado por:

Mourão

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Pedonalização da Rua 9 de Abril e do arruamento norte da Praça da República	1.1	3.000 €		63.000 €			66.000 €	
Criação de um corredor ciclável de ligação da Zona Industrial ao Ancoradouro e a um circuito dentro da vila	1.2	10.000 €		200.000 €			210.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas num local junto ao centro da vila	1.4				1.600 €		1.600 €	
Introdução de parqueamentos de bicicletas. o principal localizar-se-á no Largo de S. Bento, outro junto à entrada do castelo e outro no ancoradouro	1.5				2.500 €		2.500 €	
Total		13.000 €		263.000 €	4.100 €		280.100 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aquisição de autocarros	2.3				246.000 €		246.000 €	
Melhoria das 4 paragens de autocarro	2.4	1.000 €		20.000 €			21.000 €	
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Total		1.000 €		20.000 €	246.000 €		267.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			30.000 €			30.000 €	
Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	4.6							
EM 385 no troço Mourão - Ponte sobre o Alcarrache	4.5			428.000 €			428.000 €	
Total				30.000 €			30.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Reserva de estacionamento para deficientes na Praça Central	5.3			350 €			350 €	
Introdução de Postos de carregamento eléctrico	5.5				37.500 €		37.500 €	
Total				350 €	37.500 €		37.850 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	7.500 €					7.500 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.6							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.7							
Total		7.500 €					7.500 €	

Cofinanciado por:

Mora

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construir / requalificar a rede pedonal das ruas	1.1							
Construção da Ecopista na antiga linha da REFER, completando o troço entre a Tramagueira e Arraiolos	1.2			90.000 €			90.000 €	7.500 €
Criação de uma ciclovia entre Mora e Montemor-o-Novo	1.2			11.500 €			11.500 €	1.150 €
Criação de uma ciclovia de Mora a Brotas	1.2			50.000 €			50.000 €	5.000 €
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							1.000 €
Introdução de parqueamentos de bicicletas	1.5				5.500 €		5.500 €	1.000 €
Total				151.500 €	5.500 €		157.000 €	15.650 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Criação da linha de TC concelhio que une Ponte-Sor a Mora	2.2							
Reforço das linhas de TC que ligam Mora a Évora e a Montemor	2.2							
Aquisição de autocarro	2.3				160.000 €		160.000 €	2.000 €
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos)	2.4				14.000 €		14.000 €	1.400 €
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Total					174.000 €		174.000 €	3.400 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Criação de uma interface de transporte, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	3.1			1.500.000 €			1.500.000 €	
Requalificação / Criação dos acessos à interface de transportes (rodoviários, pedonais, cicláveis, etc.)	3.2			500.000 €			500.000 €	
Total				2.000.000 €			2.000.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de variantes rodoviárias. Descrever melhor o percurso	4.2							
Intervenção no perfil transversal da estrada do Monte Novo que tem um perfil muito estreito e serve uma zona muito residencial. Pretende-se introduzir lombas de redução de velocidade	4.3			112.500 €			112.500 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4				15.000 €		15.000 €	2.000 €
Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	4.6							
Manutenção rodoviária da rede de proximidade	4.5			367.000 €			367.000 €	
Total				112.500 €	15.000 €		127.500 €	2.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Introdução de sistemas de encaminamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	5.4				6.000 €		6.000 €	
Introdução de Postos de carregamento eléctrico	5.5				37.500 €		37.500 €	
Total					43.500 €		43.500 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3						
	Total						

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICA e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1						
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2						
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	7.500 €				7.500 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6						
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7						
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8						
	Total	7.500 €				7.500 €	

Cofinanciado por:



Portel

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Requalificar a Rua de Évora, em Monte do Trigo, assegurando a criação de um traçado pedonal que estabeleça a ligação do Parque Desportivo à Extensão de Saúde e à Junta de Freguesia.	1.1	15.000 €		258.000 €			273.000 €	2.000 €
Construir e requalificar a rede pedonal do percurso entre a Escola EB1/JI de Monte do Trigo, situada na Travessa da Escola, e o Pavilhão Gimnodesportivo situado no Parque Desportivo.	1.1	10.000 €		164.000 €			174.000 €	1.500 €
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.	1.1	5.000 €		54.720 €			59.720 €	1.500 €
Criação de um corredor misto de ligação entre a Zona Industrial e o centro urbano (Câmara Municipal e Junta de Freguesia)	1.1 e 1.2	10.000 €		180.000 €			190.000 €	3.000 €
Criação de um corredor misto com origem na Zona Industrial para ligação com a Extensão de Saúde, Junta de Freguesia e Escola EB 1/JI em Oriola.	1.1, 1.2	4.000 €		80.000 €			84.000 €	2.500 €
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas elétricas partilhadas, com parques em: Escola EB 2,3, Zona Industrial e Câmara Municipal.	1.4				24.000 €		24.000 €	
Introdução de parqueamentos de bicicletas no castelo e na Zona Industrial	1.5				6.000 €		6.000 €	
Total		44.000 €		736.720 €	30.000 €		810.720 €	10.500 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aquisição de autocarros	2.3				300.000 €		300.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos). Instalação de um abrigo para passageiros no Largo 1º de Maio, em Amieira.	2.4				2.500 €		2.500 €	500 €
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Total					302.500 €		302.500 €	500 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Requalificação da interface de transporte existente	3.1	7.000 €		95.000 €	25.000 €		127.000 €	30.000 €
Total		7.000 €		95.000 €	25.000 €		127.000 €	30.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	4.1	30.000 €			400.000 €		430.000 €	7.500 €
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4				45.000 €		45.000 €	500 €
Manutenção da rede rodoviária municipal.	4.5			219.975 €			219.975 €	9.428 €
Total		30.000 €			445.000 €		475.000 €	8.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado e criação de uma bolsa de estacionamento junto à zona de serviços	5.1, 5.2	10.000 €		250.000 €			260.000 €	3.000 €
Reserva de estacionamento para deficientes na proximidade das zonas de serviços	5.3			650 €			650 €	200 €
Introdução de Postos de carregamento eléctrico	5.5				37.500 €		37.500 €	
Total		10.000 €		250.650 €	37.500 €		298.150 €	3.200 €

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	6.2			840 €			840 €	300 €
Total				840 €			840 €	300 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	7.4							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	16.875 €					16.875 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8							
Total		16.875 €					16.875 €	

Cofinanciado por:



Redondo

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construir / requalificar a rede pedonal	1.1			1 611.200 €			1 611.200 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4				34.000 €		34.000 €	
Introdução de parqueamentos de bicicletas:	1.5							
Total				1 611.200 €	34.000 €		1 645.200 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Criação da linha de TC concelhio que una Estremoz e Reguengos a Redondo	2.2							
Aquisição de autocarro	2.3				95.000 €		95.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos)	2.4			200.000 €			200.000 €	
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Total				200.000 €	95.000 €		295.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos	3.1			200.000 €			200.000 €	
Total				200.000 €			200.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			93.000 €			93.000 €	
Manutenção rodoviária da rede de proximidade	4.5			300.000 €			300.000 €	
Total				93.000 €			93.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Criação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride junto à interface de transportes	5.2							
Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para os parques de estacionamento existentes	5.4							
Introdução de Postos de carregamento eléctrico	5.5				37.500 €		37.500 €	
Total					37.500 €		37.500 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Criação de acesso à zona industrial de Redondo para evitar o atravessamento do centro de Redondo	6.1 e 6.2			2.000.000 €			2.000.000 €	
Total				2.000.000 €			2.000.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo em Montoito	7.1			100.000 €			100.000 €	
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3							
	Total			100.000 €			100.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	16.875 €					16.875 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8							
	Total	16.875 €					16.875 €	

Cofinanciado por:



Reguengos de Monsaraz

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Requalificação das vias pedonais da Rua 1.ª de Maio, Largo do Poço do Príncipe, Rua Joaquim Agostinho, Rua do Ultramar e Rua de S. Marcos do Campo.	1.1			133.674 €			133.674 €	
Requalificação Pedonal da Ligação do Aglomerado de Telheiro a Monsaraz.	1.1			70.000 €			70.000 €	
Intervenções numa área de 6115 m2 nas Ruas Professor Cândido, de S. Pedro e António Jacinto Rosa que integram o núcleo mais antigo da aldeia que fazem a ligação entre o centro e a periferia da aldeia, incluindo o cemitério e casa mortuária.	1.1			239.612 €			239.612 €	
Intervenções numa área de 3515 m2 na Rua 25 de Abril e nos Largos 1.ª de Maio e do Forno que integram o núcleo mais antigo da aldeia que fazem a ligação entre o centro e a periferia da aldeia.	1.1			113.574 €			113.574 €	
Intervenções numa área de cerca de 6000 m2 na zona adjacente a norte da Escola EB1 em Reguengos de Monsaraz fazendo a ligação pedonal entre o centro e a periferia da cidade.	1.1			280.000 €			280.000 €	
Regeneração Urbana do Parque do Rossio, oferecendo maior pedonalização, conforto e segurança.	1.1			143.000 €			143.000 €	
Regeneração Urbana da Praça da Liberdade, privilegiando o peão e a sua circulação.	1.1			357.143 €			357.143 €	
Regeneração Urbana do Largo da República, privilegiando o peão e a sua circulação.	1.1			163.000 €			163.000 €	
Regeneração do Centro Histórico de São Pedro do Corval	1.1			65.000 €			65.000 €	
Construção de ciclovia e via pedonal no eixo estruturante de Reguengos de Monsaraz	1.1 e 1.2			727.522 €			727.522 €	
Remodelação e ordenamento da circulação pedonal e construção de ciclovia em algumas das vias do centro urbano	1.1 e 1.2			44.634 €			44.634 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas, com pontos de recolha em cada uma das extremidades da Cidade e outro no centro	1.4			25.500 €			25.500 €	
Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, nas zonas centrais dos aglomerados	1.5			18.250 €			18.250 €	
Total				2.380.909 €			2.380.909 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	2.2							
Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	2.4			32.000 €			32.000 €	
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Total				32.000 €			32.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	4.1			1.630.000 €			1.630.000 €	
Qualificação da (plano de) de circulação, estacionamento e mobilidade para os aglomerados	4.8							
Construção de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	4.2 e 6.2			3.500.000 €			3.500.000 €	
Intervenção no perfil transversal em troços de vias: Completar a descrição com as localizações mais concretas dos locais onde pretenderiam introduzir as lombas e guardas (Escolas)	4.3			31.980 €			31.980 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			374.230 €			374.230 €	
A CM de Reguengos de Monsaraz pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos	4.5			288.000 €			288.000 €	
Total				5.536.210 €			5.536.210 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Construção de um parque de estacionamento no Rossio	5.2			235.456 €			235.456 €	
Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	5.1				10.000 €		10.000 €	
Reserva de oferta para utilizadores específicos, nomeadamente, mobilidade reduzida, veículos eléctricos.	5.3			5.000 €			5.000 €	
Introdução de Postos de carregamento eléctrico	5.5				37.500 €		37.500 €	
Total				240.456 €	47.500 €		287.956 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Parque de estacionamento para pesados	6.3			30.000 €			30.000 €	
Total				30.000 €			30.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.4			30.000 €			30.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5			28.125 €				
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8							
Total				58.125 €			30.000 €	

Cofinanciado por:

Vendas Novas

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construção de ecopista entre as povoações de Landeira e de São Nicolau	1.1 e 1.2	17.000 €		100.000 €			117.000 €	
Construção de ciclovia e via pedonal na Av 25 de Abril (fase 1), permitindo assim consolidar a rede de modos suaves da cidade	1.1, 1.2	15.000 €		120.000 €			135.000 €	
Ciclovia e via pedonal de modo a interligar a Av. 25 de Abril, o Parque Desportivo, o Parque de Feiras e Exposições, e as Escolas Secundária e CxS	1.1, 1.2 e 4.3	15.000 €		260.000 €			275.000 €	
Construção de uma ciclovia e via pedonal ao longo da Estrada Municipal entre a Afeiteira e Vendas Novas	1.1 e 1.2	20.000 €	2.000 €	370.000 €			392.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3		5.000 €				5.000 €	
Introdução de parqueamentos de bicicletas	1.5			12.000 €			12.000 €	
Requalificação Urbana da Av. Marechal Craveiro Lopes com vista a promoção de meios de mobilidade suaves	4.3 e 1.1, 1.2	20.000 €		390.000 €			410.000 €	
Requalificação Urbana da Rua Almirante Gago Coutinho com vista a promoção de meios de mobilidade suaves	4.3 e 1.1, 1.2	20.000 €		190.000 €			210.000 €	
Requalificação Urbana da Rua Capitão Janeiro Santana com vista a promoção de meios de mobilidade suaves	4.3 e 1.1, 1.2	20.000 €		230.000 €			250.000 €	
Requalificação Urbana da Rua Luís António com vista a promoção de meios de mobilidade suaves	4.3 e 1.1, 1.2	20.000 €		230.000 €			250.000 €	
Requalificação Urbana no âmbito da Construção de ciclovia e via pedonal - Na Av 25 de Abril - FASE 2 - permitindo assim criar uma verdadeira rede de modo a favorecer a mobilidade suave	4.3 e 1.1, 1.2	20.000 €		225.000 €			245.000 €	
Requalificação Urbana da Rua Catarina Eufémia com vista a promoção de meios de mobilidade suaves	4.3 e 1.1, 1.2	15.000 €		130.000 €			145.000 €	
Requalificação Urbana da Av. da Misericórdia com vista a promoção de meios de mobilidade suaves	4.3 e 1.1, 1.2	20.000 €		325.000 €			345.000 €	
Intervenção no perfil transversal em troços de vias,	4.3	30.000 €		600.000 €			630.000 €	
Total		232.000 €	7.000 €	3.182.000 €			3.421.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC.	2.1							
Melhoria de ligações em transporte coletivo entre as principais zonas populacionais do concelho	2.2	35.000 €	2.000 €	40.000 €	38.000 €		115.000 €	
Aquisição de viaturas	2.3				760.000 €		760.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	2.4			36.000 €			36.000 €	
Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura	2.5	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da oferta de Transportes coletivos interconcelhia, e interregional								
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo	2.7							
Total		65.000 €	2.000 €	76.000 €	798.000 €		941.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Requalificação do acesso à Estação da CP de Vendas Novas	3.2							
Total								

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Intervenção no perfil transversal em troços de vias	4.3	40.000 €		800.000 €			840.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4	10.000 €		100.000 €			110.000 €	
Campanhas de sensibilização junto aos condutores e na proximidade dos pontos críticos	4.6		10.000 €				10.000 €	
Qualificação da (plano de) circulação, estacionamento e mobilidade para os aglomerados	4.8			200.000 €			200.000 €	
A CM de Vendas Novas pretende reabilitar as suas estradas para aumentar a segurança na circulação rodoviária e melhorar os seus acessos	4.5			288.000 €			288.000 €	
Total		50.000 €	10.000 €	1.100.000 €			1.160.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Organização da oferta de estacionamento na zona central da cidade	5.1							
Construção de bolsa de estacionamento na zona central da cidade, através da requalificação da antiga Sede do Estrela F.C.	5.2	5.000 €		60.000 €			65.000 €	
Construção de Parque de Estacionamento junto à Estação Ferroviária	5.2	20.000 €		220.000 €			240.000 €	
Construção de Parque de Estacionamento na zona da Boavista	5.2							
Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos nas entradas da Cidade para os parques de estacionamento existentes	5.4			20.000 €			20.000 €	
Introdução de Postos de carregamento eléctrico	5.5				60.000 €		60.000 €	
Total		25.000 €		300.000 €	60.000 €		385.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	6.2			60.000 €			60.000 €	
Parque de estacionamento para Pesados	6.3	15.000 €		200.000 €			215.000 €	
Total		15.000 €		260.000 €			275.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3		10.000 €		25.000 €		35.000 €	
Total			10.000 €		25.000 €		35.000 €	

Cofinanciado por:

Viana do Alentejo

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construir / requalificar a rede pedonal das ruas: Requalificação do Espaço Público do Centro Histórico de Alcáçovas	1.1	15.000 €		500.000 €			515.000 €	0
Requalificação da rede pedonal em Aguiar	1.1	15.000 €		400.000 €			415.000 €	0
Construir / requalificar a rede pedonal das ruas: Requalificação e Enquadramento Paisagístico do Largo do Poço Novo (Alcáçovas)	1.3	4.273 €		300.000 €			304.273 €	0
Construir / requalificar a rede pedonal das ruas: Requalificação do Espaço Público do Centro Histórico de Viana do Alentejo	1.1	15.375 €		900.000 €			915.375 €	0
Criação de um corredor ciclável de ligação do centro histórico de Viana do Alentejo à escola secundária	1.1, 1.2	5.000 €		85.500 €			90.500 €	
Criação de um corredor ciclável de ligação do centro histórico de Viana do Alentejo à Zona Industrial e Comercial e ao Santuário de N. Sra. d'Aires	1.2	5.000 €		400.000 €			405.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3		6.500 €				6.500 €	
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4		30.000 €				30.000 €	
Introdução de parqueamentos de bicicletas.	1.5				5.000 €		5.000 €	
Total		59.648 €	36.500 €	2.585.500 €	5.000 €		2.686.648 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aumento da frequência da linha de TC que une Viana do Alentejo a Évora	2.2							
Aquisição de autocarro	2.3				130.000 €		130.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos).	2.4			22.000 €			22.000 €	
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Estudo da Viabilidade Económica da melhoria do serviço de passageiros na Linha do Alentejo	2.7							
Total				22.000 €	130.000 €		152.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de uma variante que une a R254 à EN 384	4.2, 6.1 e 6.2	20.000 €		1.100.000 €			1.120.000 €	
Intervenção no perfil transversal em troços de vias.	4.3	5.000 €		40.000 €			45.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			30.000 €			30.000 €	
Manutenção da rede rodoviária municipal	4.5	15.000 €		600.000 €			615.000 €	
Total		25.000 €		1.170.000 €			1.195.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Requalificação da bolsa de estacionamento junto ao edifício da autarquia	5.2			40.000 €			40.000 €	
Reserva de estacionamento para deficientes no estacionamento da Igreja Matriz de Alcáçovas	5.3			30.000 €			30.000 €	
Requalificação do estacionamento da Delegação da Câmara Municipal em Alcáçovas	5.3			30.000 €			30.000 €	
Total				100.000 €			100.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Requalificar o acesso à ZI de Alcáçovas	6.1 e 6.2	5.000 €		200.000 €			205.000 €	
Total		5.000 €		200.000 €			205.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1						
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2						
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5	22.500 €				22.500 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6						
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7						
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8						
Total		22.500 €				22.500 €	

Cofinanciado por:



Vila Viçosa

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Requalificação da rede pedonal no aglomerado de Vila Viçosa	1.1 e 1.2	5.000 €		244.975 €	11.950 €		261.925 €	9.560 €
Requalificação da rede pedonal no aglomerado de Bencatel	1.1 e 1.2	5.000 €		101.988 €	4.975 €		111.963 €	3.980 €
Requalificação da rede pedonal no aglomerado de S. Romão	1.1 e 1.2	3.000 €		39.668 €	1.935 €		44.603 €	1.548 €
Requalificação da rede pedonal no aglomerado de Pardais	1.1 e 1.2	3.000 €		34.092 €	1.663 €		38.755 €	1.330 €
Construção da Ecopista na antiga linha da REFER. Completar com uma descrição mais promenorizada dos troços que seriam construídos	1.2			132.000 €	1.382 €		133.382 €	1.382 €
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4	7.000 €			98.000 €	4.000 €	109.000 €	3.500 €
Introdução de parqueamentos de bicicletas	1.5	3.400 €			23.000 €	4.600 €	31.000 €	4.600 €
Total		26.400 €		552.723 €	142.905 €	8.600 €	730.628 €	25.900 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aumento da frequência da linha de TC que une São Romão a Vila Viçosa	2.2							
Aquisição de autocarros	2.3				160.000 €		160.000 €	
Melhoria da rede de paragens e interfaces (acessibilidade para todos)	2.4	4.000 €			50.000 €		54.000 €	1.300 €
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6							
Total		4.000 €			210.000 €		214.000 €	1.300 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais. Criação do troço de ligação da ENS09 à EN que vai para Juromenha/Elvas	4.1							
Construção de variantes rodoviária a Bencatel. Previsto no PDM.	4.2	24.000 €	100.000 €	1.865.625 €			1.989.625 €	12.438 €
Construção de variantes rodoviária a Vila Viçosa. Previsto no PDM.	4.2	22.000 €	65.000 €	386.625 €			473.625 €	2.578 €
Construção de variantes rodoviária a São Romão. Previsto no PDM.	4.2	23.000 €	80.000 €	725.625 €			828.625 €	4.838 €
Alargamento do Pontão do Galandim	4.5	3.000 €		50.000 €			53.000 €	750 €
construção do troço do CM1045 desde a MOCAPOR até à Fonte Soeiro	4.5	3.000 €			40.500 €		43.500 €	250 €
Pavimentação do Caminho da Ribeira de Pero Lobo	4.5	2.000 €			135.000 €		137.000 €	1.200 €
Pavimentação do Caminho Municipal CM-1046	4.5	2.000 €			129.000 €		131.000 €	860 €
Intervenção no perfil transversal em troços de vias. Completar a descrição com as localizações mais concretas dos locais onde pretenderiam intervir	4.3							
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4							
Bencatel - Limite Concelho c/Borba e Alandroal - EM 508	4.4	1.500 €			15.350 €		16.850 €	1.750 €
Vila Viçosa - São Romão - EM 509	4.4	1.500 €			42.225 €		43.725 €	4.875 €
São Romão - Limite concelho c/Elvas - EM 510	4.4	1.500 €			5.675 €		7.175 €	625 €
Circular de Pardais - EM 533	4.4	1.500 €			2.235 €		3.735 €	225 €
Pardais - Limite concelho c/Alandroal - CM 1045-1	4.4	1.500 €			6.750 €		8.250 €	750 €
São Romão - Limite concelho c/Alandroal - CM 1047	4.4	1.500 €			9.330 €		10.830 €	1.050 €
Manutenção da rede rodoviária municipal.	4.5	11.300 €	15.000 €	1.139.725 €	186.198 €		1.352.223 €	6.663 €
Total		88.000 €	245.000 €	3.027.875 €	386.065 €		3.746.940 €	32.189 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Pavimentação das vias ZIVV-Via P3 - ZIVV-Via P4 - ZIVV-Via E1 - ZIVV-Via E3 - ZIVV-Via E4 - ZIVV-Rua Algás	6.1	7.000 €		107.303 €			114.303 €	1.716 €
Total		7.000 €		107.303 €			114.303 €	1.716 €

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO							
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo em Bencatel, Pardais e São Romão (freguesia de Gladas)	7.1						
	Total						

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7						
	Total						

Cofinanciado por:



CIMAC

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
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.)	1.3	5.000 €	40.000 €				45.000 €	
Total		5.000 €	40.000 €				45.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura	2.5				125.000 €		125.000 €	
Desenvolvimento de uma imagem comum de divulgação da informação ao público: mapas de rede e horários disponíveis em várias plataformas	2.6		200.000 €				200.000 €	
Total			200.000 €		125.000 €		325.000 €	

Concelhos	Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
			Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem Exploração	Custo anual de Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas									
Alandroal	Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5							
Arraiolos		4.5							
Borba		4.5			200.000 €			272.263 €	
Estremoz		4.5							
Évora		4.5							
Montemor-o-Novo		4.5			280.000 €			280.000 €	
Mora		4.5			367.000 €			367.000 €	
Mourão		4.5			428.000 €			428.000 €	
Portel		4.5			219.975 €			219.975 €	9.428 €
Redondo		4.5			300.000 €			300.000 €	
Reguengos de Monsaraz		4.5			288.000 €			288.000 €	
Vendas Novas		4.5			288.000 €			288.000 €	
Viana do Alentejo		4.5		15.000 €	600.000 €			615.000 €	
Vila Viçosa		4.5		21.300 €	15.000 €	1.189.725 €	490.698 €	1.716.723 €	9.723 €
Total			36.300 €	15.000 €	4.160.700 €	490.698 €	4.774.961 €	19.150 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1				75.000 €		75.000 €	
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.2	160.000 €					160.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	8.3						150.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.4						270.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.5						435.000 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.6				200.000 €		200.000 €	14.500 €
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.7	30.000 €					30.000 €	
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.8	30.000 €			30.000 €		60.000 €	7.500 €
Total		220.000 €			305.000 €		1.380.000 €	22.000 €

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: