



PLANO DE AÇÃO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DO OESTE

FASE 3 FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
JUNHO 2016

PLANO DE AÇÃO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DO OESTE

COORDENAÇÃO GERAL

Paula Teles

COORDENAÇÃO TEMÁTICA

Planeamento do Território | Pedro Ribeiro da Silva

Transportes e Logística | Robert Stüssi

Rede Viária e Estacionamento | Carlos Pereira

Modos Suaves | Paula Teles

Ambiente | Miguel Pimentel

EQUIPA TÉCNICA

Adriana Sá

Ana Catarina Marinho

Ana Miguel Sousa

Ana Silva

Ana Sofia Oliveira

Conceição Teixeira

Daniel Costa

Diogo Lourenço

Jorge Gorito

Mónica Barbosa

Rita Vieira

Ruben Fernandes

Tito Ferreira

DESIGN

mpt® Soraia Sousa

CÓDIGO DO PROJETO

PJ.15.0200

ÍNDICE

1. ENQUADRAMENTO	4
2. FORMULAÇÃO DE PROPOSTAS.....	8
2.1. ALCOBAÇA	8
2.2. ALENQUER	11
2.3. ARRUDA DOS VINHOS	14
2.4. BOMBARRAL	17
2.5. CADAVAL.....	20
2.6. CALDAS DA RAINHA	24
2.7. LOURINHÃ.....	27
2.8. NAZARÉ	29
2.9. ÓBIDOS	32
2.10. PENICHE	35
2.11. SOBRAL DE MONTE AGRAÇO	38
2.12. TORRES VEDRAS.....	41
2.13. PROPOSTAS GLOBAIS	45
3. AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS	48

1. ENQUADRAMENTO

A complexidade territorial da região do Oeste, explanada nas particularidades e diversidade do tecido dos diferentes municípios que a compõem, impõe desafios consideráveis a um sistema de mobilidade e transportes, que, para além de se necessitar eficiente e equitativo, garantindo uma oferta adequada e estável, deverá acautelar uma racional alocação de recursos técnicos e financeiros.

Como tal, e de modo a potenciar sinergias com o ordenamento e planeamento do território, a estratégia de mobilidade deverá ser representada por um conjunto coeso de propostas, capaz de agregar os diferentes subsistemas de transporte, numa ótica de integração, interoperabilidade e coerência, sem nunca perder de vista os objetivos fundamentais da eficiência do serviço e a qualidade do ambiente urbano.

Atendendo aos objetivos específicos do PAMUS e à matéria exposta na fase de caracterização e diagnóstico, nomeadamente, aos desafios e oportunidades elencados, é essencial que a elaboração das propostas tenha em consideração as especificidades locais de cada município, não encarando, porém, estas unidades territoriais como sistemas isolados, mas como parte de um sistema mais amplo, cujas relações e interdependências deverão ser tidas em consideração. Deste modo, surge a necessidade de adicionar à ponderação dos benefícios resultantes da implementação das soluções propostas, os custos e impactos a estas associados, acautelando eventuais repercussões nas áreas limítrofes.

Como referido anteriormente, nas propostas que traduzam a estratégia de mobilidade, é necessária uma abordagem coerente, adaptada às diferentes escalas de intervenção e que represente uma perspetiva multimodal, que considere os diferentes subsistemas de transporte (transporte individual, o transporte coletivo, os modos suaves, as interfaces) e todos os segmentos de viagem, nos quais se inclui também, o transporte de mercadorias.

Esta perspetiva integrada deverá preferencialmente ter aplicação em dois âmbitos distintos, devendo ser extensível tanto aos diferentes modos de transporte, como às próprias medidas. Se no primeiro caso, se procura a utilização da multiplicidade de ferramentas das várias vertentes do sistema de acessibilidade e mobilidade, concretizada pelas diversas tipologias de medida, no segundo, propõe-se que as medidas sejam sugeridas em complementaridade, podendo mesmo ser propostos pacotes de medidas, com o intuito de uma mais fácil prossecução dos objetivos deliberados.

As tipologias de medida definidas no âmbito da Prioridade de Investimento (PI) 4.5. – “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”, são as seguintes:



Modos suaves - Constituem uma mais-valia, funcionando como uma alternativa e/ou complemento viável ao transporte individual, sobretudo nas deslocações de curta distância. De entre os seus benefícios, destaca-se a contribuição para a melhoria da qualidade do ambiente urbano, já que através da sua utilização se verifica a redução do consumo de energia;



Integração multimodal (bilhética) - O reforço da integração multimodal para os transportes públicos, através da melhoria das soluções de bilhética integrada, vem promover as deslocações dos utilizadores, através da redução de custos e tempo;



Interfaces - As plataformas intermodais constituem equipamentos de grande importância para a estratégia de mobilidade, permitindo efetuar a organização funcional do sistema e a transferência modal dos utilizadores do transporte individual para os transportes coletivos e modos suaves;



Corredores BUS, BRT e LRT - A constituição de corredores dedicados, que priorizam o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, com serviços de autocarro rápido – BRT ou de veículos elétricos LRT, constituem mecanismos que potenciam a utilização dos transportes públicos, tornando o serviço mais célere e eficiente;



Sistemas de informação aos utilizadores - Ferramentas que permitam melhorar a experiência do utilizador, capitalizando o progresso ao nível das TIC, com o intuito de garantir a existência de informação atualizada e integrada, disponibilizada em tempo real, sobre o sistema de transportes e mobilidade;



Sistemas de gestão de tráfego - Capazes de efetuar uma gestão racional do tráfego rodoviário, diminuindo o seu impacto na qualidade de vida dos residentes e no ambiente urbano;



Soluções DRT - Soluções que possibilitam garantir a eficiência e equidade dos serviços, através da disponibilização de soluções de transporte público, com uma cobertura espacial e temporal adequada a áreas de baixa procura.

Para além das tipologias de medida mencionadas, decorrentes da Prioridade de Investimento 4.5, foram definidas outras tipologias de medida que, embora não incluídas na referida Prioridade de Investimento, se consideraram fundamentais para a prossecução da estratégia definida para a sub-região do Oeste, tendo sido igualmente propostas ações nestas tipologias. As cinco tipologias de medida acrescentadas são:

- Estudos;

- Logística;
- Material Circulante;
- Rede Viária;
- Sensibilização.

Para a prossecução dos objetivos, na mesma medida em que se deverá garantir o equilíbrio entre as necessidades económicas dos *stakeholders*, assegurando por exemplo, a valorização da infraestrutura existente, há que afiançar os interesses sociais dos residentes e a qualidade ambiental, minimizando as perdas e custos inerentes a cada uma das partes.

De acordo com o documento da Comissão Europeia, relativo à elaboração de Planos de Transporte Urbano Sustentável¹, as propostas em meio urbano devem englobar os seguintes aspetos:

- Articulação entre o planeamento urbano e o planeamento das acessibilidades e transporte;
- Promoção dos modos suaves;
- Promoção e melhoria do transporte público;
- Gestão do estacionamento;
- Contenção do uso do transporte individual;
- Acalmia de tráfego e reafecção do espaço rodoviário para veículos e modos de transporte mais respeitadores do ambiente;
- Gestão da logística urbana e transporte de mercadorias;
- Restrição de acesso para os veículos mais poluentes (zonas de baixas emissões);
- Promoção da utilização de veículos rodoviários mais “limpos”, silenciosos e com menores emissões de CO₂;
- Implementação de medidas de Gestão de Mobilidade (GM)² “*soft and smart*”, as quais incluem soluções de, por exemplo, *car sharing*, planos de mobilidade escolar e empresarial, centros de gestão de mobilidade, campanhas de sensibilização, entre outras.

¹ *Sustainable Urban Transport Plans*, documento preparatório, elaborado no seguimento da Estratégia Temática sobre o Ambiente Urbano (CE, 2007)

² Conceito de Gestão da Mobilidade (GM) adotado pela *European Platform on Mobility Management (EPOMM)*

Para além destas, importa referir ainda medidas particularmente relevantes em meio rural, nomeadamente:

- Implementação de sistemas integrados de transporte (transporte escolar e transporte regular convencional);
- Promoção de serviços de transporte flexíveis.

Na prossecução do anteriormente descrito, as propostas a apresentar para cada um dos municípios deverão capitalizar os aspetos elencados, de modo a orientar o território e o sistema de transportes para um urbanismo de proximidade, com uma ocupação mais diversificada, densa e compacta, que conte com meios técnicos capazes de concretizar uma crescente acessibilidade em modos suaves e transportes públicos, procurando aumentar a quota modal destes modos de transporte em detrimento da utilização do transporte individual.

2. FORMULAÇÃO DE PROPOSTAS

De seguida serão apresentadas, de forma sintética, as ações propostas para cada município da OesteCIM e também as ações prioritárias à escala intermunicipal (propostas globais), sendo, ainda complementadas com o respetivo mapeamento, nos casos aplicáveis.

2.1. ALCOBAÇA

No alinhamento das aspirações em termos de mobilidade que se pretende para Alcobaça são totalizadas neste município nove ações que refletem as prioridades em termos de mobilidade com destaque para a tipologia (i) – Modos suaves, com quatro ações, seguindo-se pelas intervenções ao nível da tipologia (iii) – Interfaces e a tipologia (vii) – Soluções DRT com duas ações cada.

Por fim, é ainda enquadrada uma ação no âmbito da tipologia (ii) – Integração multimodal (bilhética) que se fundamenta na criação e promoção de um bilhete de transporte único destinado a melhorar qualidade do serviço de aquisição de títulos de viagem e incentivar a utilização dos transportes coletivos. A implementação desta ação preconiza obter ganhos em termos de competitividade, intermodalidade e interoperabilidade ao nível do transporte público através do aumento da rapidez nas deslocações tornando-as mais eficientes e confortáveis.

No âmbito dos modos suaves, é proposto a beneficiação da rede pedonal nos principais centros urbanos do concelho de Alcobaça, designadamente vila de Benedita, Pataias, São Martinho do Porto, Alfeizerão e Aljubarrota, assegurando nesta intervenção também a eliminação dos pontos de acumulação de acidentes entre peões e ciclistas de modo a implementar um sistema urbano mais eficiente e acessível. Esta tipologia de medida agrega ainda duas ações de promoção das deslocações em bicicleta através da proposta de construção de uma rede urbana de ciclovias no concelho de Alcobaça dividida em duas fases.

Num primeiro momento, está prevista a implementação de 6 km de ciclovia, complementada numa segunda fase com mais 10 km e que na totalidade prevê a implementação de três circuitos cicláveis na cidade de Alcobaça com 8 km, um percurso em Benedita e Pataias com 3 km cada, e um percurso em São Martinho do Porto com 2 km. Por fim, ainda nesta tipologia foi proposta uma ação que engloba a construção de percurso pedonal/ciclável/veículo elétrico, ao longo do curso do rio Alcoa, dentro dos concelhos de Alcobaça e Nazaré que funcione como alternativa à ligação Alcobaça/Nazaré pela atual EN 8/5.

No que respeita às restantes tipologias (iii) – Interfaces, as ações propostas visam o reordenamento e a requalificação física e funcional dos polos intermodais de transportes

rodoviários da cidade de Alcobaça (zona envolvente ao mercado e vila da Benedita junto à rua Dr. Francisco) no sentido de promover integração urbana do sistema de transportes. Estas duas ações passam pela beneficiação das estações/apeadeiros de transporte coletivo rodoviário; reordenamento e aumento da capacidade de estacionamento público para rebatimento do transporte individual; incorporação dos serviços de apoio e informativos; articulação com os espaços comerciais, equipamentos e serviços; incorporação das ligações pedonais acessíveis para a mobilidade condicionada e a integração das redes cicláveis e ainda pela requalificação dos pontos de tomada e largada de passageiros da rede de transporte rodoviário coletivo. Por fim, a tipologia (vii) – Soluções DRT, apresenta duas ações que correspondem à criação de serviços de bike e car sharing na cidade de Alcobaça, dividida por duas fases

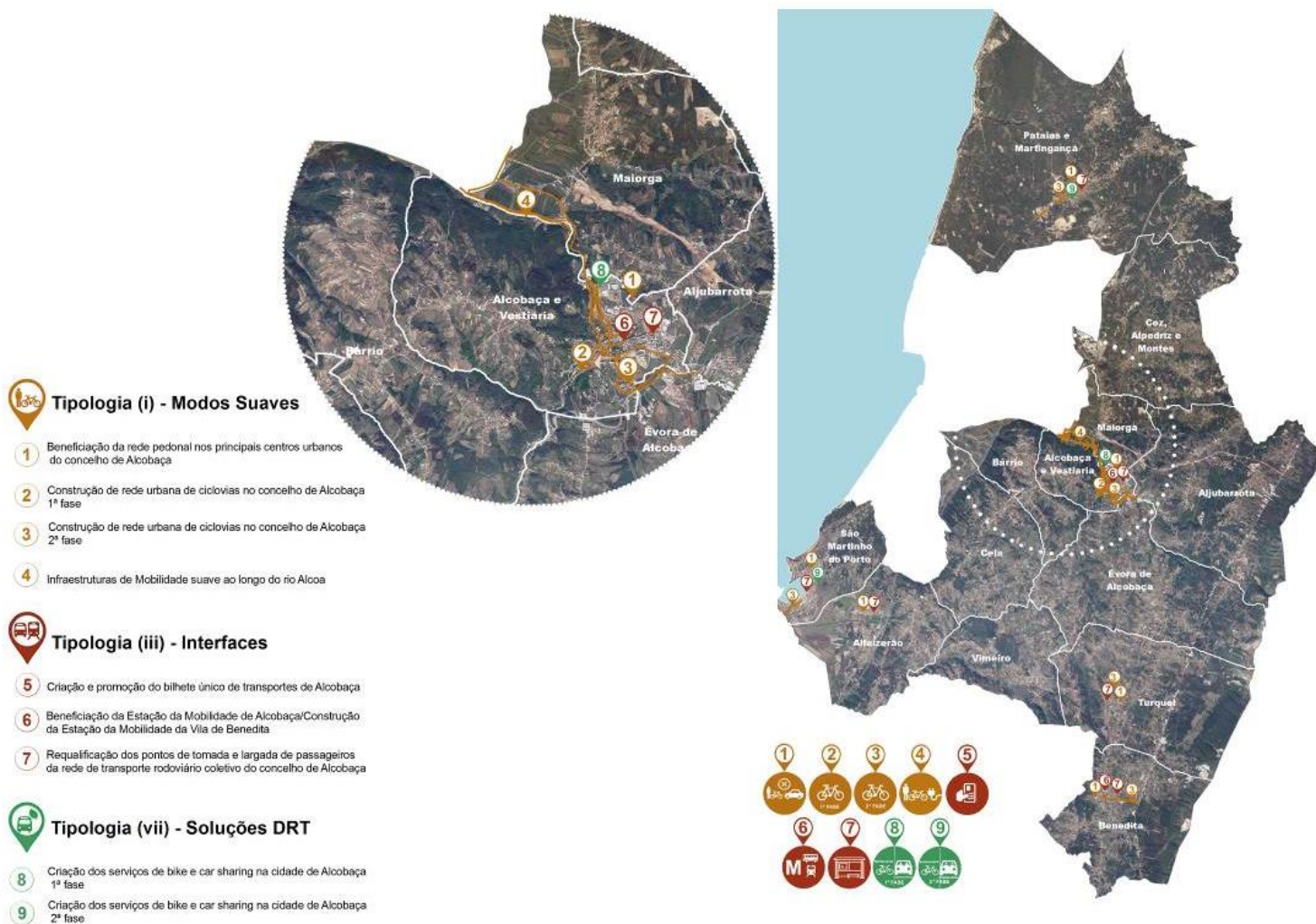


Figura 1. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Alcobaça

2.2. ALENQUER

O município de Alenquer, no âmbito da estratégia de mobilidade urbana definida para o território da OesteCIM, apresenta 28 ações distribuídas pelas tipologias de medida que se pretendem financiar, em que 48% das ações enquadram-se na tipologia (i) – Modos suaves, 34% na tipologia (iii) – Interfaces, 7% na tipologia (vii) – Soluções DRT e ainda três ações que não se enquadram em nenhuma das tipologias financiadas, mas que constam das prioridades em termos de mobilidade para o município.

As ações que visam o incremento dos modos suaves de deslocação, focam uma primeira ação na divulgação e sensibilização para práticas de mobilidade mais sustentáveis, materializando-se em diversas atividades sobre opções modais mais eficientes e práticas de mobilidade assentes numa economia de baixo teor de carbono através da realização de *workshops*, concursos de ideias, iniciativas de Social Media, *pedipapers* e *peddishoping* e deslocações de bicicleta em grupo. Nesta tipologia (i) – Modos suaves, seis das ações apresentadas (ação 3, 9, 10, 11, 12, 13) direcionam-se para a beneficiação exclusivamente pedonal na vila de Alenquer, Vila Verde dos Francos, Olhalvo, ligação entre Atalaia e Cortegana, Santana da Carnota e beneficiação pedonal ao longo da estrada de Abrigada que também pressupõe a eliminação de pontos de conflito.

Por outro lado, as restantes seis ações (2, 4, 5, 6, 7, 8) desta tipologia assentam na construção de ciclovia e via pedonal entre a Capela de Santa Catarina/Parque da Romeira à Quinta de Santa Teresa; ligação da rua da Ferraguda à EN1; ligação da EN1 à Urbanização da Barrada; ligação entre as vilas de Alenquer e Carregado; ciclovia e via pedonal em Merceana e ligação de Merceana, Aldeia Galega e Aldeia Gavinha.

A análise das ações de Alenquer reflete ainda no âmbito da tipologia de medida (iii) – Interfaces, que totaliza 32% das ações apresentadas, a intenção de criar e construir cinco interfaces (ação 15, 17, 19, 20, 22) designadamente no Carregado, Merceana, Vila Verde dos Francos, Atalaia/Cortegana e Santana da Carnota de modo a funcionarem como plataforma intermodal, com estacionamento (automóvel e bicicletas) no sentido de aumentar a cota dos transportes coletivos, ciclável e pedonal, em detrimento do transporte motorizado.

De igual modo, a ação 14, 18 e 21 pretendem intervencionar ao nível da beneficiação das interfaces, mais concretamente através da adequação da interface de transportes públicos de Alenquer, intervenção na interface de Cabanas de Torres e Labrugeira. Ainda nesta tipologia assoma-se uma ação de requalificação das estruturas de apoio à rede de transportes coletivos do concelho de Alenquer e uma última ação que visa a otimização das ligações intermodais, entre o transporte rodoviário público e o transporte ferroviário público que também partilha a tipologia de medida (i) – Modos suaves.

Na tipologia de medida (vii) – Soluções DRT, estão contempladas duas ações designadas como projeto “Transporte Porta a Porta” e projeto “Transporte Hospital Vila Franca de Xira” que se resumem na intenção de reduzir o isolamento de alguma população aos principais serviços do município nos quais também se inclui especificamente o Hospital de Vila Franca de Xira, potenciando uma oferta mais abrangente da rede pública de transportes e adequando mais a oferta à procura tendo em conta a dificuldade de alagamentos das redes de transportes públicos a zonas que economicamente não são rentáveis.

Pretende-se, assim, com estas ações melhorar a mobilidade dos locais que não têm acesso a qualquer rede de transportes públicos, nem são servidas em horários que permitam às populações ter acesso a locais onde estão os serviços públicos e os seus empregos.

Além das ações definidas nas tipologias de medida financiáveis o município de Alenquer apresenta três ações sem tipologia aplicável, mas que integram as prioridades de mobilidade para o município como o plano de mobilidade urbana sustentável, a realocação e melhoria das condições do Parque TIR Carregado/Alenquer e a criação de circuitos e acessos alternativos para os veículos pesados.

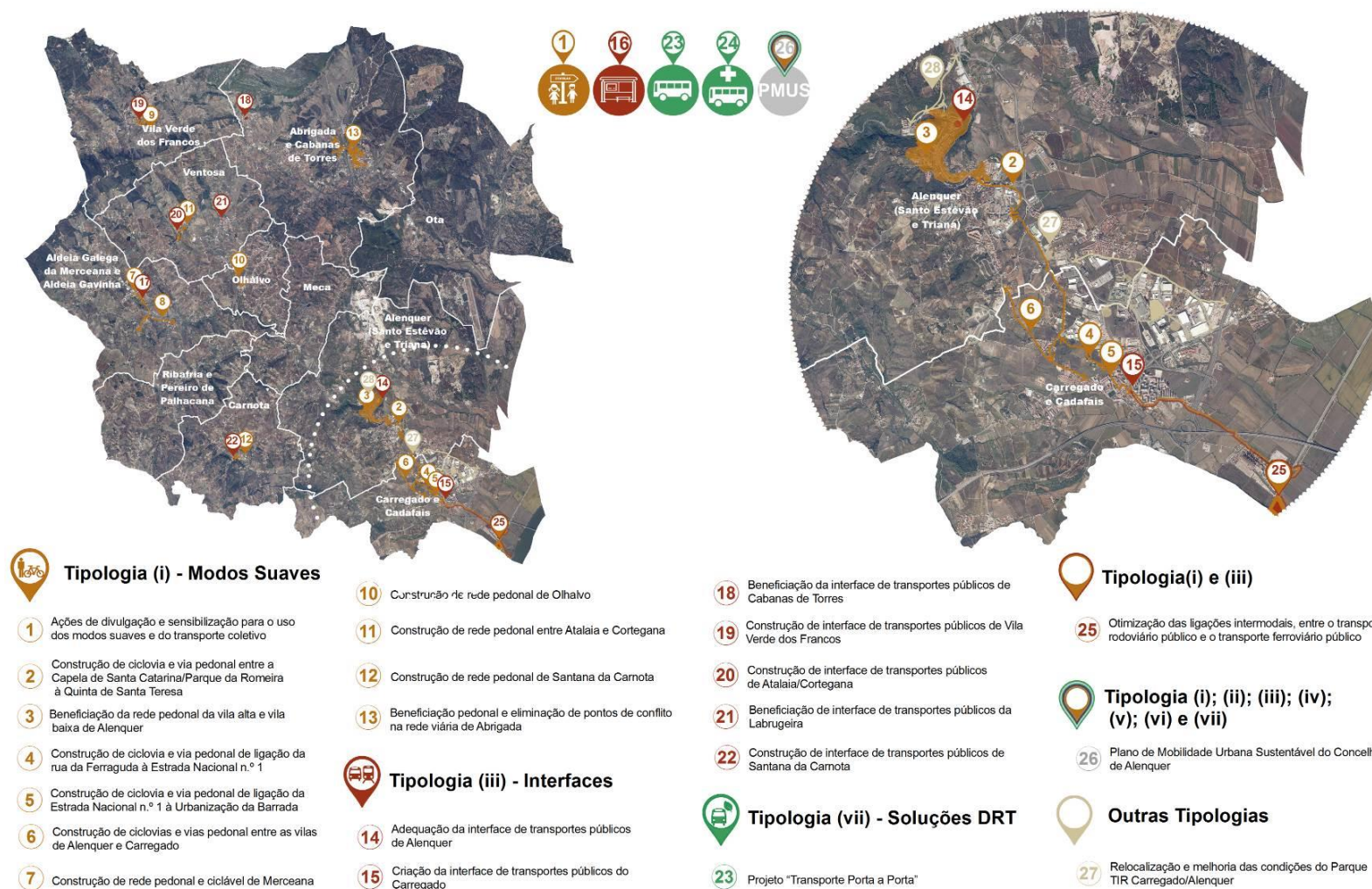


Figura 2. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Alenquer

2.3. ARRUDA DOS VINHOS

As prioridades de Arruda dos Vinhos em termos de mobilidade resultaram em 14 ações, oito ações definidas na tipologia de medida (i) – Modos suaves, duas ações na tipologia (iii) – Interfaces, a ação 11 que partilha a tipologia de interfaces e a tipologia (iv) – Corredor BUS, BRT e LRT e três ações sem tipologia aplicável.

Deste modo, no conjunto das ações previstas nas prioridades deste município destaca-se a tipologia (i) – Modos suaves, com oito ações, fundamentadas no incremento das condições que possibilitem a deslocação de um número crescente de utilizadores do modo ciclável e pedonal nos movimentos diários através da garantia das infraestruturas e das condições de segurança que permitam a sua realização de forma eficiente e confortável. Assim, a ação 1 prevê a criação de rede de vias cicláveis e pedonais, na qual se estima que a rede terá cerca de 11,42 km, distribuídas pelas diferentes áreas: Adegas - 613 m; requalificação do rio Grande da Pipa - 778 m; Via de Ligação das Zonas Industriais e Atividades Económicas a Arruda dos Vinhos - 1449 m; Centro da Vila - 563 m; EJAF - 617 m; Parque Urbano - 735 m; prolongamento da via de ligação das zonas industriais e atividades económicas a Arruda dos Vinhos - 2502 m; Telheiro - 1113 m; Prof. José Lourenço - 1080 m; Intermunicipal Arruda dos Vinhos - Sobral Monte Agraço - 1968 m.

Em relação às restantes ações desta tipologia uma mais geral refere a promoção da acessibilidade para todos visando a melhoria das condições de acessibilidade nas sedes de freguesia e as restantes pressupõem a requalificação pedonal da ligação Arruda ao centro da vila; do jardim municipal e da rua Luís de Camões; do Bairro João de Deus; da Rua Manuel Policarpo Martins; do parque das Rotas de Arruda dos Vinhos.

Na tipologia de modos suaves existe ainda uma última ação de sinalização direcional em meio urbano que contempla intervenções focadas na eliminação dos pontos críticos de concentração de sinistralidade pedonal e ciclável, com particular destaque para os cruzamentos, rotundas e vias de grande intensidade de tráfego.

Por conseguinte, a tipologia de medida (iii) – Interfaces, regista três ações que correspondem à beneficiação da interface rodoviária de Arruda dos Vinhos, completada com a ação que visa a criação de estacionamento junto ao Terminal Rodoviário e a ação 11 linha verde de transporte coletivo rodoviário que partilha também a tipologia de medida (iv) – Corredores BUS, BRT e LRT e que consiste na criação de um circuito de transporte público destinado a veículos ecológicos, que permita o acesso de aglomerados sem cobertura de rede de transportes públicos sobretudo época de férias escolares e fins-de-semana ao centro urbano da vila com colocação de abrigos e sinalética.

Sem tipologia definida foram apresentadas três ações designadamente uma via de ligação entre zonas industriais e atividades económicas a Arruda dos Vinhos, o seu prolongamento e a requalificação do núcleo antigo de Arruda dos Vinhos - fase II.

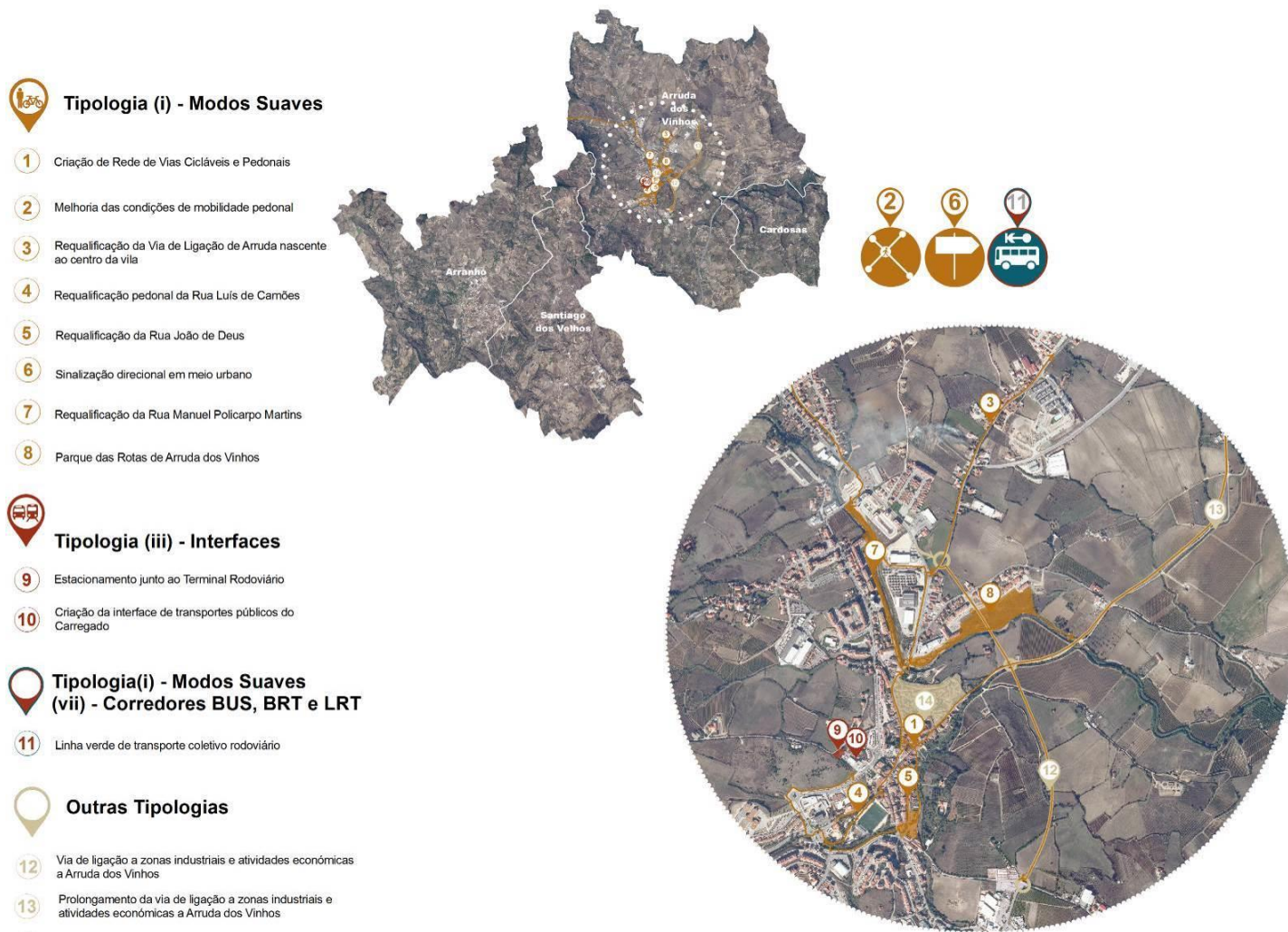


Figura 3. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Arruda dos Vinhos

2.4. BOMBARRAL

As ações preconizadas para o município de Bombarral sinalizam as necessidades em termos de mobilidade sustentável e conseqüentemente as prioridades para este território decorrentes do diagnóstico realizado, propondo-se sete ações no total em que seis estão integradas na tipologia (i) – Modos suaves e uma na tipologia (iii) – Interfaces.

No que respeita às ações propostas no âmbito dos modos suaves a primeira ação reflete-se na criação de rede de ciclovias Bombarral/ Azambujeira dos Carros (EN 247-1); Bombarral/Carvalho; Bombarral/Cadaval (continuação ciclovias Cadaval); Bombarral/Vale Covo e no sentido de viabilização desta rede, a ação 5, visa a aquisição de um sistema de bicicletas de utilização coletiva com estacionamento na rua do Mercado (Centro Coordenador de Transportes), Av. Casimiro da Silva Marques (estação ferroviária), Av. Dr. Joaquim de Albuquerque (Sede do Agrupamento de Escolas Fernão do Pó) e Praça do Município com o objetivo de viabilizar fluxos de natureza quotidiana potenciando as relações funcionais entre estes locais.

Ainda nesta tipologia de modos suaves, a ação requalificação pedonal e ciclável da ligação entre a rotunda (rua Fernão do Pó e Av. Inocêncio Cairel Simão) e a Av. Dr. Luís Henriques, cujo pavimento se encontra em mau estado prevê intervenções no sentido de requalificar esta ligação destinada a melhorar a ligação pedonal e ciclável em direção à escola básica e secundária de Bombarral, ao comércio e às empresas aí existentes e conseqüentemente contribuindo para a melhoria das deslocações a pé entre a vila do Bombarral e esta área onde também se localizam várias empresas.

O incremento dos modos suaves, mais concretamente a melhoria das condições pedonais reflete-se na ação 2, 3 e 4, em que a ação 2 se revê na implementação de rede urbana de percursos pedonais com intervenções nos arruamentos mais utilizados pelos cidadãos nas deslocações quotidianas, e junto dos principais edifícios públicos, designadamente rua Prof. Daniel Pires (Centro Escolar), rua Cidade de Nampula (Piscinas e Pavilhão Municipal), Av. Dr. Joaquim de Albuquerque (Agrupamento de Escolas), rua Aníbal C. Rosado (Escola), rua Evaristo Judicibus, rua J. G. Henriques Furtado, rua José Veríssimo Duarte, rua de Angola, rua Comendador António Costa (vias de acesso aos locais de utilização pública), Praça do Município (câmara municipal), rua Heróis do Ultramar (mercado municipal), rua do Mercado (Centro Coordenador de Transportes) e Av. Casimiro da Silva Marques (estação ferroviária).

Por sua vez, e em conformidade com a implementação de uma rede de percursos pedonais contínua e acessível, a ação 3 visa a criação/manutenção de passadeiras na vila do Bombarral, contribuindo para o reforço da segurança dos peões e para a eliminação de pontos de conflito entre a circulação pedonal e viária.

Por outro lado, a ação 4 convencionou a implementação de uma passagem superior sobre a linha de caminho-de-ferro, da vila do Bombarral para a Zona de Atividades Económicas, pela rua Madre de Deus, contribuindo para a melhoria das deslocações do número de pessoas que efetua diariamente este itinerário, nas suas deslocações quotidianas, através da eliminação de pontos de conflito existentes entre os peões, a circulação rodoviária e ferroviária.

Por fim, a ação 7 integra a tipologia (iii) – Interfaces, e propõe a criação de estacionamento na envolvente ao mercado municipal, rua Veríssimo Duarte, Praça do Município, que permitirão, através da disponibilização de estacionamento para automóveis, promover um sistema de transporte público mais eficiente capaz de garantir a organização funcional, e as necessidades de deslocação do número de pessoas que diariamente se desloca a este local, nas suas deslocações casa/trabalho e no acesso ao comércio e serviço, fomentando a transferência dos utilizadores do Transporte Individual, para o transporte coletivo rodoviário e ferroviário e para os modos suaves de deslocação.

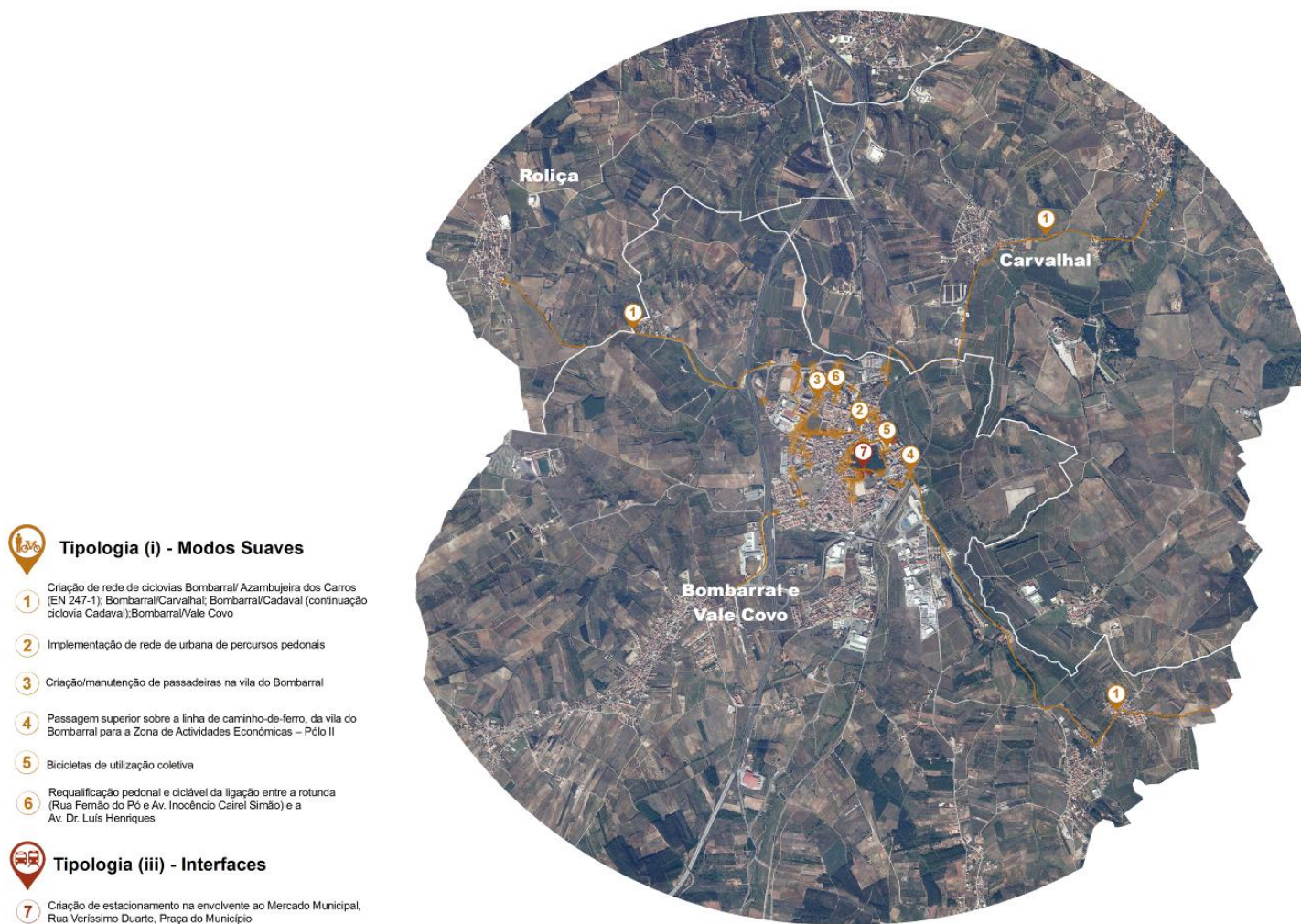


Figura 4. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Bombarral

2.5. CADAVAL

As ações propostas para o município do Cadaval, para integrar o PAMUS estão focadas essencialmente na tipologia de medida (i) – Modos suaves com 5 ações que representam 71,4% do total e apenas uma ação na tipologia (iii) – Interfaces e na tipologia (vii) – Soluções DRT.

No que respeita às ações propostas no âmbito dos modos suaves a formalização de uma rede percursos pedonais e cicláveis é referenciada na ação 1, com vista à implementação de ligações sustentáveis e seguras, entre as sedes de freguesia, os aglomerados de maior dimensão e a sede do concelho, numa lógica de promoção dos modos suaves de deslocação. Neste sentido, a presente ação propõe a consolidação de oito circuitos designadamente:

- O circuito: Painho / Figueiros / Algeber que potenciará as ligações funcionais entre estes aglomerados destacando-se como polos geradores de deslocação em Figueiros a existência de uma farmácia e de uma extensão do Centro de Saúde, pelo que os habitantes do Painho se deslocam a Figueiros para obterem serviços na área da saúde. O comércio e serviços existentes nestes 3 aglomerados são complementares e levam a privilegiar, sempre que possível, as deslocações entre eles, em detrimento de deslocações à sede de concelho. Existe em Painho uma agência bancária, um distribuidor de produtos agrícolas e complementarmente existe em Algeber uma cooperativa de máquinas agrícolas e um lar de 3.ª idade;
- O circuito Dagorda / Vermelha permite a ligação da aldeia de Dagorda à sede de freguesia, local onde há serviços e comércio, garantindo um circuito que oferece maior segurança aos peões e ciclistas;
- O circuito Sobrena / Peral permite o acesso, em segurança, à sede de freguesia, onde há maior oferta de comércio e serviços, privilegia também as deslocações laborais dos trabalhadores agrícolas através de modos suaves de deslocação, assim como as deslocações das crianças em idade pré-escolar e de 1.º Ciclo, pois o jardim-de-infância está instalado em Peral e a EB1 está instalada em Sobrena, havendo deslocações diárias em ambos os sentidos;
- O circuito Vermelha / Cadaval, este vai permitir a ligação em segurança entre a sede da freguesia de Vermelha e a sede do concelho, centro de comércio e serviços, pelo traçado com menor inclinação;
- O circuito Cercal / Cadaval promove a ligação à sede do concelho, mas também a ligação entre os aglomerados de Cercal, Bairrosa, Póvoa, Rocha-Forte, Boiça, Chão do

Sapo e Casais de Montejunto, fazendo ligação à via pedonal e ciclável de acesso à sede do Concelho: Cadaval - Casal Cabreiro. Este circuito permite assim, não só a ligação à sede de concelho, como a ligação dos aglomerados da freguesia de Lamas e Cercal à Junta de Freguesia, instalada em Chão do Sapo. De destacar ainda que existem vários estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços ao longo deste circuito (como exemplos temos a Coopval, a Rolly e a Zona Industrial do Cadaval), que levam a que o circuito seja usado também nas deslocações laborais (o que já acontece, embora sem condições de segurança adequadas);

- O circuito Murteira / Cadaval, com cerca de 4 Km, é também um dos que já é utilizado, sem condições de segurança, quer para deslocações laborais, quer para acesso ao comércio e serviços existentes na vila de Cadaval. Este circuito liga os aglomerados de Murteira, Casais da Olaria e Cadaval, servindo indiretamente o aglomerado de D. Durão;
- O circuito Vilar / Martim Joanes / Pero Moniz estabelece ligação entre estes três aglomerados, privilegiando o acesso a Vilar, que concentra comércio e vários serviços, de entre os quais se destaca uma agência bancária, uma farmácia, uma extensão do centro de saúde e um centro escolar;
- Por fim, o circuito Martim Joanes / Casal Cabreiro promove a ligação entre os aglomerados de Martim Joanes, Casal do Forno e Casal Cabreiro, estabelecendo neste local a ligação à via pedonal e ciclável de acesso à sede do Concelho: Cadaval - Casal Cabreiro, completando assim a ligação daqueles três aglomerados à sede do concelho, detentora de uma grande concentração de serviços e comércio;

Por sua vez a ação 2 e 3 focalizam intervenções dirigidas exclusivamente à beneficiação pedonal, nos aglomerados urbanos (Pragança, Sobrena, Alguber, Vilar, Chão do Sapo, D. Durão, Murteira, Póvoa, Dagorda, Casais do Peral e Vermelha) e na vila do Cadaval (núcleo histórico, rua Dr. Rui Soares Branco, rua Boaventura Duarte, rua 13 de Janeiro e a rua entre o Agrupamento de Escolas - rua Aristides Sousa Mendes e a rua de Olivenza). As intervenções a realizar contribuirão para transformar os circuitos pedonais tornando-os mais seguros e confortáveis nas ligações entre zonas habitacionais e serviços, estabelecimentos de comércio, escola básica, jardim-de-infância e a biblioteca municipal e ainda entre a zona antiga da vila/igreja/escolas/lar de idosos/farmácia/jardim-de-infância e junta de freguesia.

A ação 4 prevê a construção da ciclovia de ligação Cadaval /Bombarral (Estação dos Caminhos de Ferro) com ligação Cadaval / Pêro Moniz / Vilar à Estação dos Caminhos de Ferro do Bombarral e estabelece também a ligação ao Terminal Rodoviário, privilegiando a ligação às interfaces através de modos suaves.

A última ação da tipologia (i) – Modos suaves, traduz-se na eliminação de pontos de conflito entre peões e ciclistas através da implementação de medidas de acalmia de trânsito designadamente no entroncamento na aldeia de Peral entre a rua Palmira Calisto, rua do Comércio e rua de Santa Catarina.

A melhoria da rede de interfaces é materializada pela ação 6 - Beneficiação da interface do Cadaval que prevê a articulação desta infraestrutura com os abrigos de passageiros no município do Cadaval, através da implementação de tecnologia nos abrigos e na interface que permitirá informar em tempo real os utilizadores do transporte público, da regularidade e das incidências do serviço, mediante painéis de informação no seu interior, proporcionando assim, melhor informação relativa à exploração operacional do serviço prestado.

A última ação apresentada para o município do Cadaval integra a tipologia de medida (vii) – Soluções DRT revê-se na criação de serviço de disponibilização de bicicletas na área do concelho, de forma a dinamizar a rede de circuitos pedonais e cicláveis, com o intuito de promoção da mobilidade sustentável. O serviço terá 5 postos, de forma a cobrir a totalidade da vila, um posto junto ao Edifício dos Paços do Concelho e da Central de Camionagem, um junto à Zona Industrial do Cadaval, um no centro da vila, um junto ao Agrupamento de Escolas e outro junto à Biblioteca Municipal. Está previsto um total de 15 bicicletas e 25 lugares de estacionamento.



Tipologia (i) - Modos Suaves

- 1 Rede de circuitos pedonais e cicloviás do cadaval
- 2 Beneficiação da rede pedonal nos aglomerados urbanos
- 3 Beneficiação da Rede de Percursos Pedonais na Vila do Cadaval
- 4 Construção da ciclovia de ligação Cadaval / Bombarral (Estação dos Caminhos de Ferro)



- 5 Eliminação de pontos de conflito entre peões e ciclistas através da implementação de medidas de acalmia de trânsito



Tipologia (iii) - Interfaces

- 6 Beneficiação da interface do Cadaval



Tipologia (vii) - Soluções DRT

- 7 Criação de serviço/ estação Bike do Cadaval

Figura 5. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Cadaval

2.6. CALDAS DA RAINHA

O município de Caldas da Rainha totaliza 18 ações para a prossecução dos objetivos que concretizam a estratégia global de mobilidade para o seu território. A análise comparativa das diferentes ações permite aferir que oito ações incidem na tipologia (i) – Modos suaves, é mencionada uma ação na tipologia (ii) – Integração multimodal (bilhética), três ações integram a tipologia (iii) – Interfaces, duas ações referem como prioridade de intervenção a tipologia (v) - Sistema de informação aos utilizadores e a tipologia (vii) – Soluções DRT, sendo ainda apresentadas duas ações cuja tipologia de medida não se aplica mas as ações que se traduzem na aquisição de material circulante (Frota elétrica da Câmara Municipal e Minibus elétricos) e Escola de trânsito para sensibilização infantil integram as prioridades em termos de mobilidade para o município.

As oito ações previstas no âmbito do incremento dos modos suaves refletem em sete intervenções em termos de criação e melhoria das condições cicláveis, em que a ação 1 refere a implementação de um projeto piloto de promoção dos modos cicláveis com o objetivo fomentar a integração da bicicleta nas políticas gerais de tráfego e transportes e permitir a entrada na cidade através: 1) do bairro de S. Cristóvão, interligando-se, nesse ponto, com a rede de ciclovias do concelho de Óbidos; e 2) através da EN 360 (também conhecida como estrada antiga para a Foz do Arelho), interligando-se à rede de ciclovias existente na Foz do Arelho. De forma complementar à rede ciclável mencionada, criar-se-á um sistema de partilha pública de bicicletas e infraestruturas relacionadas (e.g. cicloparques, pontos de recolha e manutenção de bicicletas, entre outros), tendo em vista a potenciação da sua utilização na realização de viagens quotidianas.

As restantes ações referem-se especificamente à criação de ciclovias em que a ação 2 diz respeito à implementação de ciclovia na circular de Caldas da Rainha, ao longo da N360 com cerca de 4 km; a ação 3 uma ciclovia entre Caldas da Rainha - Óbidos (via ESAD) numa extensão de 5 km através da ligação pela ESAD, destinado a viabilizar fluxos de natureza quotidiana dos estudantes que se deslocam diariamente para a Escola Superior de Artes e Design; a ação 4 ciclovia Caldas da Rainha - São Martinho do Porto, numa extensão de 15 km; a ação 5 ciclovia Caldas da Rainha - Óbidos (via Lagoa); a ação 6 ciclovia A-dos-Francos e a ação 7 ciclovia urbana de ligação à ciclovia de Lagoa.

A última ação desta tipologia prevê a beneficiação pedonal na EN8 através da requalificação, e alargamento dos passeios existentes, sendo que na ausência destes, realizar-se-á a sua construção e redução da largura das faixas de rodagem e do número de estacionamento destinados a transporte individual. Pretende-se assim, dotar a comunidade e os peões em particular, de maior conforto e segurança nos seus percursos pedonais diários. As intervenções a realizar incidirão na proximidade de importantes polos geradores de deslocações, como

equipamentos educacionais (Escola Básica D. João II, Escola Secundária Rafael Bordalo Pinheiro) e empresariais (PT, Delegação Regional do Oeste), onde se prevê que o trânsito pedonal, assim como o atravessamento dos eixos rodoviários, sejam superiores.

Na tipologia (ii) – Integração multimodal (bilhética) a ação proposta refere-se à interligação dos sistemas de transporte públicos urbanos TOMA e OBI ao nível da bilhética, facilitando a mobilidade e as deslocações pendulares dos clientes dos dois operadores.

No âmbito da tipologia (iii) – Interfaces, a ação 10 reflete a criação de estacionamento na rua da Estação e na rua da Alegria de apoio à interface da estação ferroviária e do terminal rodoviário. Por sua vez, a ação 11 refere a dotação da Interface PSP (OesteCIM) de estacionamento para automóveis e bicicletas e dotação de percursos pedonais de acesso à interface e a ação 12 - Micro interfaces inteligentes de autocarro TOMA materializa-se na beneficiação dos abrigos de passageiros com tecnologia que permita informar em tempo real os utilizadores do transporte público, da regularidade e das incidências do serviço, mediante painéis de informação no seu interior de modo a tornar mais eficiente o serviço de TCR (Transporte Coletivo Rodoviário).

Em articulação com as ações anteriores no domínio da tipologia de medida (v) - Sistema de informação aos utilizadores são propostas duas ações, melhoria da rede de interfaces do transporte público urbano TOMA e a ação de TIC's, em que a ação 13 refere a implementação de sistemas inteligentes de informação, nas paragens com informação, em tempo real, sobre horários, paragens, destinos, pontos de interesse e tempos de espera do TOMA, bem como de outros operadores de transporte público rodoviário de nível municipal e intermunicipal e a ação 14 assenta na criação de uma aplicação para *smartphone* para integrar toda a informação sobre os transportes e a mobilidade no concelho, de forma a otimizar rotas e consumos através da disponibilização de informação atualizada e integrada sobre o sistema de transportes e mobilidade. Assim, a aplicação permitirá auxiliar os cidadãos nas suas opções e escolhas relativamente ao modo como realizarão as suas viagens, permitindo, em média, dar duas ou três opções para cada deslocação origem-destino, em transporte público, a pé e de bicicleta

Por fim, as últimas ações 15 - Aquisição de sistema de BIKE SHARING e 16 - Implementação de um sistema de transporte flexível integram a tipologia (vii) – Soluções DRT, em que a ação 15 propõe a aquisição e implementação de um Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas e a ação 16, tendo presente a dificuldade de alagamentos das redes de transportes públicos em zonas que economicamente não são rentáveis para os operadores de transportes públicos, pretende-se criar uma rede de transportes coletivos (tipo Mini-bus) variado e adaptado aos níveis de densidade da procura, períodos horários ou dias da semana.

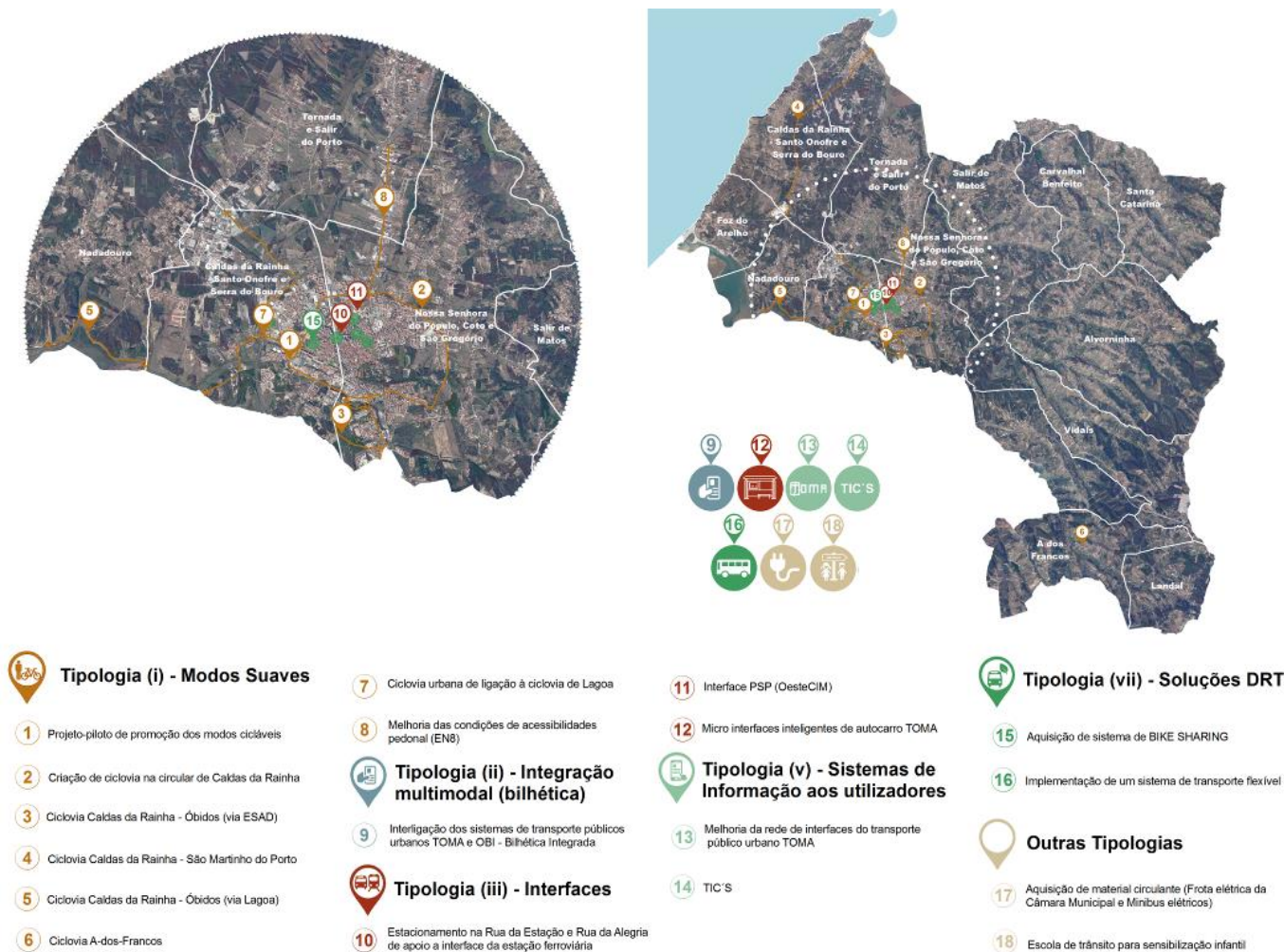


Figura 6. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Caldas da Rainha

2.7. LOURINHÃ

As ações para o município da Lourinhã no âmbito da Prioridade de Investimento (PI) 4.5. – Promoção de estratégias de baixo teor de carbono, incidem sobre a tipologia (i) – Modos suaves (três ações) e tipologia (iii) – Interfaces (uma ação) sendo que as restantes duas ações não se enquadram em nenhuma das tipologias definidas.

A primeira ação da tipologia (i) – Modos suaves consiste na beneficiação da rede pedonal da vila de Lourinhã, através de intervenções de melhoria nos passeios (alargamentos e eventuais trocas de pisos), rebaixamento, levantamento de passadeiras, sinalética, pedonalização de alguns troços, no centro histórico da Vila da Lourinhã, Marteleira, Miragaia, Vimeiro, Santa Barbara, Ribamar, Moita dos Ferreiros, Moledo, S. Bartolomeu dos Galegos e Reguengo Grande. A ação 2 - Bicicletas de utilização coletiva visa a criação de postos de disponibilização de bicicletas de forma a contribuir para a promoção da utilização mais alargada desta forma de deslocação, associada à rede ciclável existente com localização de postos junto ao Jardim Nossa Senhora dos Anjos, Centro Coordenador de Transportes, Praia do Areal Sul e Posto de Turismo da Areia Branca. Em articulação com esta ação a ação 3 refere como intervenção a expansão da rede ciclável na ligação da Vila da Lourinhã a uma zona de grande absorção de mão-de-obra na área Turística (Praia da Areia Branca), a ligação ao aglomerado com maior unidade industrial do concelho (Nadrupe) e ainda a ligação às zonas dormitório que fornecem a mão-de-obra para comércio e serviços da vila (Seixal e Abelheira).

A beneficiação da interface da Lourinhã integra à tipologia (iii) – Interfaces, que visa o reforço da utilização do transporte público, melhorando as condições da interface, o transbordo e trasfega de passageiros através da reabilitação e reorganização do espaço de apoio aos passageiros, implementação de quadros informativos digitais, melhoria da zona de estacionamento e limitação de estacionamento nas vias de acesso ao centro coordenador de transportes.

A ação 5 e 6 embora consideradas como ações de mobilidade não são elegíveis no âmbito das tipologias de medida financiáveis do PAMUS traduzindo, no entanto, prioridades do município como a introdução de energias alternativas na frota de veículos municipal que permitirá o abate e a substituição das mais poluentes, com consumos energéticos e custos de manutenção elevados e/ou de idade avançada e que irá reduzir consideravelmente as despesas e criação de uma rede de transporte coletivo escola auxiliada por veículos movidos a combustíveis fósseis.



Figura 7. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Lourinhã

2.8. NAZARÉ

As ações preconizadas para o município de Nazaré sinalizam como prioridades para este território três ações na tipologia (i) – Modos suaves e na tipologia (iii) – Interfaces e uma ação na tipologia (iv) – Corredores BUS, BRT e LRT e na tipologia (vi) – Sistema de gestão de tráfego, restando apenas uma ação que se refere à construção de uma variante ao Sítio da Nazaré que integra as prioridades do município em termos de mobilidade mas não é elegível no âmbito das prioridades de financiamento do PAMUS.

Em relação às ações propostas para os modos suaves, centralizam-se exclusivamente para a promoção das deslocações em bicicleta traduzindo-se as ações propostas pela construção de pista ciclável urbana, com extensão prevista de 4,5 km, tem como objetivo estabelecer a ligação entre espaços estratégicos da freguesia, designadamente: Porto/Lota, Futuro Centro Coordenador de Mobilidade, Centro de Saúde, Mercado Municipal, Serviços Municipais, Ascensor, Sítio e Pederneira; Ciclovía - Bairro Habitação/Complexo Escolar e Desportivo com extensão prevista de 2,1 km tem por objetivo estabelecer a ligação entre zona residencial densamente povoada e espaços estratégicos de formação educativa e desportiva da freguesia da Nazaré: Bairro Habitação/Complexo Escolar/ Complexo Desportivo; Ciclovía - Praia do Norte e Ligação a Norte do Concelho (Estrada Atlântica/Ciclovía Atlântica) com extensão prevista de 2,1 km tem por objetivo estabelecer a ligação entre a ciclovía atlântica (já existente a norte do concelho e que faz ligação com o Município de Alcobaça), com a praia do norte da Nazaré, com a futura ciclovía do Sítio da Nazaré e com o aglomerado urbano do Sítio da Nazaré.

A garantia de serviços competitivos e adequados à procura de transporte público para deslocação aos principais polos geradores de deslocações e a sua integração no tecido urbano e na rede de modos suaves justifica a ação 4, 5 e 6 que integram a tipologia (iii) – Interfaces e que se traduzem pela modernização do Ascensor que faz a ligação entre a praia da Nazaré e o sítio da Nazaré, para reforço da sua capacidade, segurança, eficiência energética, conforto e gestão; melhoria da interface de transportes públicos – Av. do Município, contribuindo para a consolidação de uma estrutura intermodal dotando-a de estacionamento para automóveis e de bicicletas e infraestruturas de apoio à intermodalidade, próximo dos principais equipamentos e serviços (centro de saúde, mercado, serviços municipais, biblioteca); e ainda pela implementação de um parque dissuasor de estacionamento, na periferia do Sítio, para autocarros e automóveis, com ligações de modos suaves ao centro urbano do sítio e ao Ascensor para ligação ao centro urbano da praia da Nazaré.

No âmbito da tipologia (iv) – Corredores BUS, BRT e LRT, a ação 7 propõe a implementação de circuitos baseados em autocarros elétricos para transporte de passageiros de e para interfaces e parques de estacionamento.

A ação 8, pertencente à tipologia (vi) – Sistemas de gestão de tráfego, que se revê na ação “Reordenamento Estacionamento e Promoção Mobilidade Sustentável – Interface Mobilidade na Av. do Município”, que assenta no ordenamento, qualificação e regulamentação dos espaços de estacionamento, com implementação de sistemas de informação/orientação dos automobilistas para os estacionamentos disponíveis.



- | | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Tipologia (i) - Modos Suaves</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Construção de pista ciclável urbana 2 Ciclovía - Bairro Habitação/Complexo Escolar e Desportivo 3 Ciclovía - Praia do Norte e Ligação a Norte do Concelho (Estrada Atlântica/Ciclovía Atlântica) | <p>Tipologia (iii) - Interfaces</p> <ul style="list-style-type: none"> 4 Modernização do Ascensor 5 Melhoria de Interface de Transportes Públicos Av. do Município 6 Parque Dissuasor | <p>Tipologia (iv) - Corredores BUS, BRT e LRT</p> <ul style="list-style-type: none"> 7 Circuito Autocarros Elétricos <p>Tipologia (vi) - Sistemas de gestão de tráfego</p> <ul style="list-style-type: none"> 8 Reordenamento Estacionamento e Promoção Mobilidade Sustentável – Interface Mobilidade na Av. do Município | <p>Outras Tipologias</p> <ul style="list-style-type: none"> 9 Variante do Sítio |
|---|---|---|---|

Figura 8. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Nazaré

2.9. ÓBIDOS

No âmbito da estratégia definida para o território da OesteCIM, o município de Óbidos apresenta na totalidade 7 ações distribuídas pelas tipologias de medida que se pretendem financiar e pelas prioridades em termos de mobilidade para o município. A ação 1 e 2 destinam-se à promoção dos modos suaves, em que a ação primeira menciona a construção de via ciclável e pedonal A-da-Gorda - Caldas da Rainha, com duração de percurso aproximadamente 15 minutos, permite a ligação do limite do concelho em São Cristóvão (com ligação às Caldas da Rainha), a Gaeiras, ao Parque Tecnológico, a Óbidos e a A-da-Gorda. Por sua vez, a ação 2 prevê a construção de uma rede de ciclovias, com cerca de 12 km de ligação às sedes das freguesias e aos polos educativos e empresariais existentes no Município de Óbidos, designadamente:

- A-dos-Negros (Ligação Complexo Escolar do Alvito e complexo desportivo de Gaeiras e sede do concelho);
- Amoreira (Ligação ao Complexo Escolar do Furadouro, à Lagoa de Óbidos – Praia e sede do concelho);
- Óbidos (Ligação à Lagoa de Óbidos – Praia, ao Parque Tecnológico de Óbidos e limites dos concelhos de Caldas da Rainha, Bombarral e Peniche);
- Gaeiras (Ligação ao Complexo Escolar do Alvito, Caldas da Rainha, Parque Tecnológico de Óbidos e sede do concelho);
- Olho Marinho (Ligação ao Complexo Escolar do Furadouro, Lagoa de Óbidos e sede do concelho);
- Vau (Ligação ao Complexo Escolar do Furadouro, à Lagoa de Óbidos – Praia e sede do concelho);
- Usseira (Ligação ao Complexo Escolar dos Arcos e Escola Secundária Josefa de Óbidos – sede do concelho);

A tipologia de medida (iii) – Interfaces regista uma ação que corresponde à construção de interface rodoviário de Óbidos junto ao antigo quartel do Bombeiros Voluntários de Óbidos para substituição da atual paragem de autocarros existente junto à Porta da Vila de Óbidos e substituição dos abrigos do concelho.

Em relação à tipologia (iv) – Corredores BUS, BRT e LRT a ação proposta refere a Estruturação do Corredor de Elevada Procura – Acesso à Vila de Óbidos 2, priorizando o acesso por parte dos transportes públicos e privilegiando os modos suaves e a acessibilidade a

peões num troço atualmente com um tráfego muito elevado de veículos individuais e coletivos de passageiros.

A ação 5 “Sistema Integrado de Informação para a Mobilidade Urbana Sustentável de Óbidos integra a tipologia (vi) – Sistemas de gestão de tráfego.

As restantes ações pressupõem intervenções ao nível da rede viária não elegível nas tipologias de medida do PAMUS, mas que se referem à Estruturação do Corredor de Elevada Procura – Acesso à Vila de Óbidos 1 (reestruturação do sistema de acesso rodoviário à Vila com ligação rotunda da Memória/rotunda de acesso à A8), e Variante ao Bairro da Senhora da Luz (construção de uma via circular à localidade de Bairro da Senhora da Luz).



Tipologia (i) - Modos Suaves

- 1 Construção de via ciclável e pedonal A-da-Gorda - Caldas da Rainha
- 2 Construção de rede de ciclovias de Óbidos



Tipologia (ii) - Integração multimodal (bilhética)

- 3 Interligação dos sistemas de transporte públicos urbanos TOMA e OBI



Tipologia (iii) - Interfaces

- 4 Construção de interface rodoviário de Óbidos



Tipologia (iv) - Corredores BUS, BRT e LRT

- 5 Estruturação do Corredor de Elevada Procura Acesso à Vila de Óbidos 2



Tipologia (vi) - Sistemas de gestão de tráfego

- 6 Sistema Integrado de Informação para a Mobilidade Urbana Sustentável de Óbidos



Outras Tipologias

- 7 Estruturação do Corredor de Elevada Procura Acesso à Vila de Óbidos 1
- 8 Variante ao Bairro da Senhora da Luz

Figura 9. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Óbidos

2.10. PENICHE

A estratégia para o município de Peniche explanada nas ações definidas permite aferir que é fundamental reconhecer a importância dos modos suaves de transporte, seja como modo único ou combinado com o transporte individual ou transporte público. Desta forma, na totalidade das 22 ações preconizadas para o município de Peniche, 50% (onze ações) estão direcionadas para o incremento dos modos suaves e duas ações para a melhoria da rede de interfaces, concretizada pela ação 12 e 13 enquanto as restantes ações não se enquadram em nenhuma tipologia.

A melhoria das condições de mobilidade pedonal e ciclável decorrente das ações 1, 2, 5, 7, 8 e 10 propostas na tipologia (i) – Modos suaves correspondem à construção de percurso pedonal e ciclável, respetivamente de ligação ao Casal da Vala, de ligação à Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar, no Campo da República, entre o Baluarte da Gamboa e a Porta da Misericórdia, entre o Carreiro de S. Marcos e o Bairro do Visconde e de ligação do Edifício CETEMARES à Residência da ESTM (através da Rua. Arq. Paulino Montez).

Ainda nesta tipologia a beneficiação pedonal é materializada na ação 3 que corresponde à qualificação do percurso entre o Carreiro de S. Marcos e a Praça J. R. Pereira, na ação 4 que diz respeito à qualificação do percurso da Avenida do Mar, e na Ação 9 através da implementação/beneficiação dos percursos pedonais nos aglomerados urbanos das freguesias rurais do concelho.

Por outro lado, a promoção da deslocação ciclável é reforçada através da ação 6 e 11, em que ação 6 corresponde à criação de serviço de Bicicletas Partilhadas "Peniche a Pedalar" e a ação 11 passa pela reformulação do plano de ciclovias.

Na tipologia (iii) – Interfaces, são propostas as ações 12 e 13, em que a primeira corresponde à beneficiação do Centro Coordenador de Transportes de Peniche - introdução/modernização das TIC e a segunda à melhoria das paragens de transportes coletivos em toda a rede do concelho (postiletes e/ou abrigos), bem como eventual criação de novas paragens quando se revelar necessário.

As ações 14 a 22 não se enquadram em nenhuma das tipologias de medida definidas. No geral, dizem respeito à melhoria das acessibilidades da rede viária através da requalificação das vias já existentes ou construção de novas vias não elegíveis no âmbito do PAMUS, designadamente: "Estudo de Mobilidade e Regulação de Trânsito em Peniche de Baixo", "Variante de Alto do Veríssimo na EN247 e Rotunda de Geraldês", "Variante de acesso ao Baleal (da rotunda da Quinta dos Salgados à Avenida da Praia)", "Ligação estruturante Marginal Norte a Marginal Sul", "Ligação Peniche - Baleal - Ferrel - Casais de Mestre Mendo - Serra d'El Rei", "Ligação Peniche - Atouguia da Baleia - Serra d'El Rei", "Ligação Peniche -

Lugar da Estrada - Casais do Júlio - Alto do Veríssimo - Bufarda - Bolhos - Ribafria - EN114”,
“Ligação Ferrel - Atouguia da Baleia - Lugar da Estrada – Consolação”, “Ligação S. Bernardino
- Casais do Júlio - Geraldés - EN247”.



Tipologia (i) - Modos Suaves

- 1 Construção de Percurso Pedonal e Ciclável - Ligação ao Casal da Vala
- 2 Construção de Percurso Pedonal e Ciclável - Ligação à Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar
- 3 Qualificação de Percurso entre o Carreiro de S. Marcos e a Praça J. R. Pereira
- 4 Qualificação Pedonal do Percurso da Avenida do Mar
- 5 Construção de Percurso Pedonal e Ciclável no Campo da República
- 6 Criação de Serviço de Bicicletas Partilhadas "Peniche a Pedalar"
- 7 Construção de Percurso Pedonal e Ciclável Entre o Balaarte da Gamboia e a Porta da Misericórdia
- 8 Construção de Percurso Pedonal e Ciclável entre o Carreiro de S. Marcos e o Bairro do Visconde
- 9 Implementação/beneficiação dos percursos pedonais nos aglomerados urbanos das freguesias rurais do Concelho
- 10 Percurso Pedonal e Ciclável - Ligação do Edifício CETEMARES à Residência da ESTM (através da Rua. Arq. Paulino Montez)
- 11 Reformulação do Plano de Ciclovias
- 12 Beneficiação do Centro Coordenador de Transportes de Peniche - introdução/modernização das TIC



Tipologia (iii) - Interfaces

- 13 Beneficiação de Pontos de Chegada e Correspondência



Outras Tipologias

- 14 Variante de Alto do Veríssimo na EN247 e Rotunda de Geraledes
- 15 Variante de acesso ao Balseal (da rotunda da Quinta dos Salgados à Avenida da Praia)
- 16 Ligação estruturante Marginal Norte a Marginal Sul
- 17 Ligação Peniche - Baleal - Ferrel - Casais de Mestre Mendo - Serra d'El Rei
- 18 Ligação Peniche - Atouguia da Baleia - Serra d'El Rei
- 19 Ligação Peniche - Lugar da Estrada - Casais do Júlio - Alto do Veríssimo - Bufarda - Bolhos - Ribafria - EN114
- 20 Ligação Ferrel - Atouguia da Baleia - Lugar da Estrada - Consolação
- 21 Ligação S. Bernardino - Casais do Júlio - Geraledes - EN247

Figura 10. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Peniche

2.11. SOBRAL DE MONTE AGRAÇO

No conjunto das debilidades detetadas em matéria de mobilidade urbana sustentável, foram efetuadas diversas propostas com incidência específica no território de Sobral de Monte Agraço, totalizando 12 ações em que a tipologia (i) – Modos suaves, concentra 50% das ações propostas para este município, seguindo-se a tipologia (iii) – Interfaces e tipologia (vii) – Soluções DRT com duas ações cada.

Das ações conjeturadas para a tipologia de modos suaves a ação 1, 2, 3, 5 pressupõem a beneficiação pedonal, da rede pedonal urbana e rural, entre Sapataria e Pero Negro e entre a sede de concelho e a zona industrial da Seramena.

De igual modo, a promoção das deslocações cicláveis nos movimentos quotidianos dos residentes, é materializada nas ações 4 “Construção de estação BIKE” e na ação 6, “Percurso ciclável entre Sobral de Monte Agraço e Arruda dos Vinhos”.

Da tipologia (iii) – Interfaces, fazem parte as ações 7 e 8, que se traduzem, respetivamente na requalificação e revitalização do Interface (ECC) e na beneficiação dos pontos de chegada e correspondência (PCC), assumindo como importante a transferência modal do transporte individual para os transportes coletivos e modos suaves e ainda a beneficiação de 80 pontos de chegada e correspondência (PCC) existentes no concelho que se encontram degradados, vandalizados e não dispõem de sinalização, deste modo pretende-se criar/melhorar e reabilitar os PCC de forma a contribuir para a melhoria do serviço, criando condições para a sua utilização por todos os utentes, disponibilizando painéis informativos e dotá-los de sinalização adequada.

Quanto à tipologia (vii) – Soluções DRT, a ações 9 propõe a criação de Circuito ECO-AUTO, que responde à necessidade de oferecer um serviço de transporte nas zonas rurais isoladas e dispersas; garantir um serviço de transporte nos espaços periurbanos, onde a densidade populacional não justifica a implementação de uma oferta de transporte público, complementando a rede existente e efetuando rebatimento sobre a rede de transporte público, responder às necessidades específicas da população mais envelhecida e em idade escolar, nas zonas urbanas; servir equipamentos ou zonas específicas que não geram uma procura que justifique um serviço clássico; assegurar as necessidades de mobilidade das pessoas com mobilidade condicionada, que necessitam de um serviço específico e de proximidade e responder às necessidades noturnas específicas mediante um serviço que assegure o rebatimento nas interfaces de transporte ou ligações ao domicílio. A ação 10 desta tipologia visa a implementação de um posto de carregamento elétrico na via do Sobral de Monte Agraço, para motivar os seus munícipes a hábitos saudáveis e amigos do ambiente, bem como

contribuir para a redução do impacto ambiental resultante da utilização de combustíveis fósseis.

As últimas duas ações, 11 e 12, não têm tipologia associada pois referem-se a intervenções na rede viária, variante sul e variante norte/poente não elegíveis nas prioridades de investimento do PAMUS embora sejam consideradas como estruturantes para a mobilidade do município.

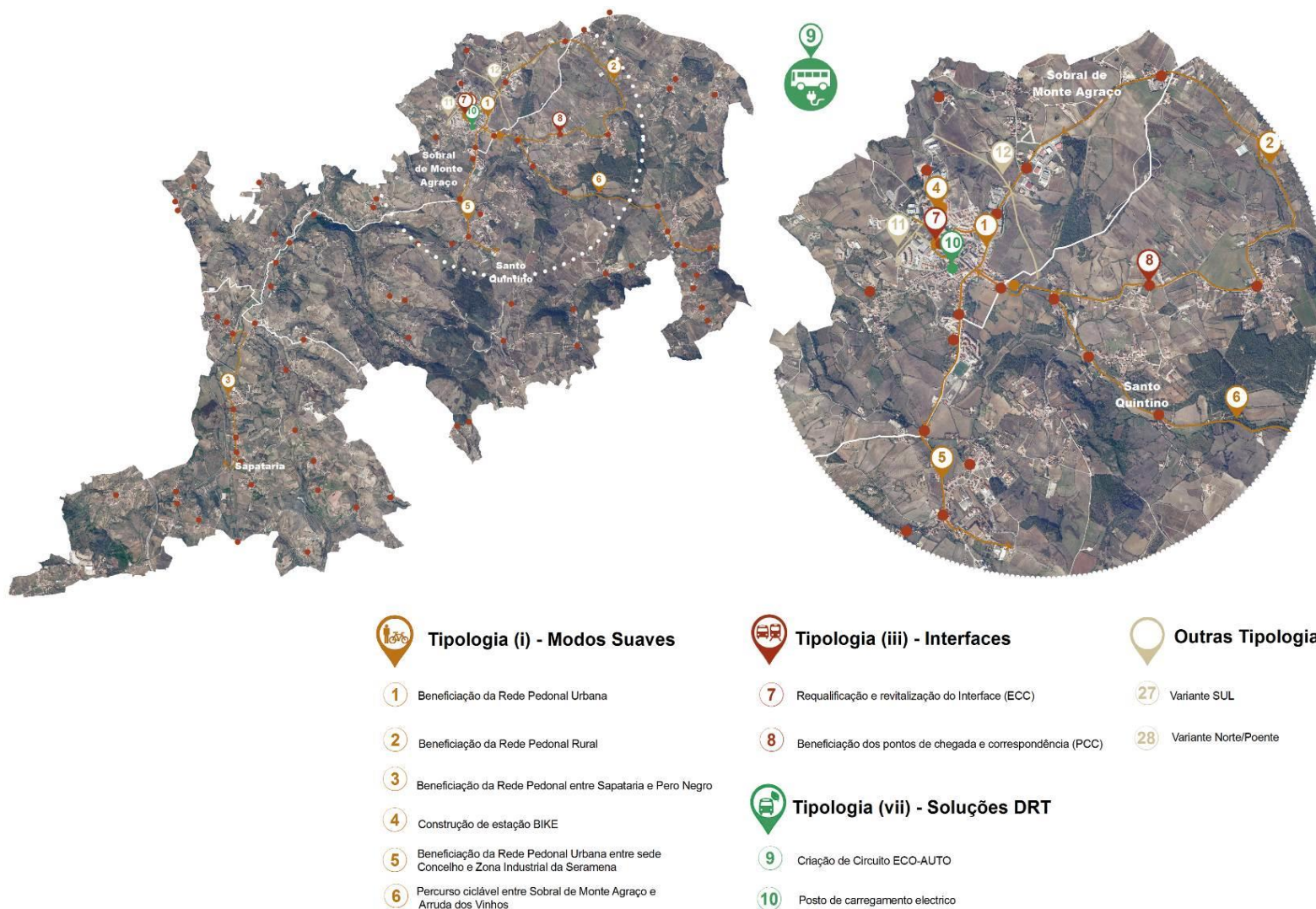


Figura 11. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Sobral de Monte Agraço

2.12. TORRES VEDRAS

O município de Torres Vedras totaliza 32 ações para a prossecução dos objetivos que consubstanciam a estratégia global de mobilidade para o seu território. A análise comparativa das diferentes ações permite aferir que onze ações incidem na tipologia (i) – Modos suaves, quatro enquadram-se na tipologia (iii) – Interfaces, uma ação é mencionada na tipologia (iv) – Corredores BUS, BRT e LRT, duas ações na tipologia (v) - Sistema de informação aos utilizadores, uma ação (vi) - Sistemas inteligentes de controlo de tráfego e sete ações na tipologia (vii) – Soluções DRT e ainda seis ações sem tipologia associada pois à exceção da ação “Plano de Mobilidade e Transportes para o Município de Torres Vedras” dizem respeito sobretudo a ações destinadas a intervenção na rede viária e não integram as prioridades de investimento do PAMUS mas constam das prioridades de mobilidade do município designadamente Eixo A-dos-Cunhados, Eixo Figueiredo, Eixo Arenes, Eixo de ligação litoral - Sta. Cruz à A8 - via estratégica - variante de ligação Sta. Cruz (A8) à zona industrial e ao P&R e Av. Poente 3ª fase.

Deste modo, no conjunto das tipologias previstas nas prioridades deste município destaca-se a tipologia (i) – Modos suaves, fundamentadas no incremento das condições que possibilitem a deslocação de um número crescente de utilizadores do modo ciclável e pedonal nos movimentos diários através da garantia das infraestruturas e das condições de segurança que permitam a sua realização de forma eficiente e confortável. Nesta tipologia no que se refere ao fomento do modo ciclável são exemplo de ações que se pretendem concretizar a rede de Ciclovias Urbanas de Torres Vedras - cidade de Torres Vedras. A rede fará a ligação aos eixos estruturantes da cidade, garantindo a ligação à maioria dos espaços comerciais, de serviços, espaços socioculturais e equipamentos em articulação com a rede de *bike stations*, potenciando a utilização do sistema das “Agostinhas”.

Por sua vez, para potenciar as deslocações pedonais, são propostas as ações 1, “Rede Urbana de Percursos Pedonais - cidade de Torres Vedras”, que pretende ligar o núcleo habitacional situado a norte da cidade - Bairro Boavista Olheiros e Hilarião e a nascente - Bairro Arenes ao centro da cidade, estendendo-se ainda até à localidade do Barro no extremo sul da cidade, conectando com os principais equipamentos escolares, de saúde, de comércio e de serviços da cidade. A ação 3 “Requalificação urbana do sistema de acessibilidades da Área de Reabilitação Urbana Encosta de São Vicente”, através da criação de plataforma única de circulação, em que o peão tem primazia na deslocação, a reorganização do uso dos espaços públicos, fomentando o aumento dos modos suaves de deslocação, nomeadamente o pedonal, em todos os arruamentos da Encosta de São Vicente; a ação 4 “Plano Local de Promoção da Acessibilidade (PLPA)” e a ação 6 “Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade (PMPA) - Sedes de Freguesia”, que pressupõe medidas para o alargamento da rede de percursos acessíveis em toda a cidade e município; a ação 5 – “Zonas 30 na cidade de Torres Vedras”,

propõe a delimitação de ZONA 30, para a área da cidade de Torres Vedras, designadamente entre o Rio Sizandro/Centro Histórico, limitada a Oeste pela Rua de São Gonçalo de Lagos, Rua Maria Barreto Bastos, a sul pela Rua Teresa de Jesus Pereira, a este pela Av. G. Humberto Delgado, Rua Heitor Bernardes Botado e Rua Dr. Gomes Leal a norte; a ação 7 – “Promoção da acessibilidade e da mobilidade pedonal no litoral de Torres Vedras”; a ação 8 – “Implementação de ações no âmbito da segurança dos modos suaves de deslocação”, visa a eliminação de pontos de conflito entre a circulação rodoviária e pedonal através da reorganização dos sistemas de circulação viária dentro dos aglomerados urbanos, com intervenção sobre as infraestruturas rodoviárias e sensibilização da população para medidas de segurança rodoviária; a ação 9 - EcoEixo Nascente Cidade de Torres Vedras (Av. G.H. Delgado e R. T. J. Pereira), eixo desde a estação da CP passando pela Av. G. H. Delgado, Rua Tera de Jesus Pereira até à rotunda "Joaquim Agostinho"; a ação 10 – “Plano de divulgação e comunicação PMUS” e a ação 11 – “Aeródromo municipal da Santa Cruz - Torres Vedras” que prevê a eliminação de 3 pontos críticos no Aeródromo Municipal da Praia de Santa Cruz (Hot Spots), relacionados com a mobilidade de peões, ciclistas/motociclistas e veículos automóveis.

Relativamente à tipologia (iii) - Interfaces e para reforçar a quota modal de modos de transporte mais sustentáveis, são propostas a ação 12 referente à interface de Torres Vedras no sentido de promover a deslocalização do terminal para a periferia da cidade, descongestionando o centro da cidade, com reflexos positivos sobre a qualidade do ar e as emissões de GEE, o ruído, a segurança rodoviária e o aumento de áreas disponíveis para o peão, reforçar a sua capacidade de resposta e importância enquanto interface de âmbito sub-regional, no quadro das ligações à AML e melhorar a articulação entre transporte público e privado, garantindo a existência de um parque de estacionamento de longa duração de grandes dimensões, e a articulação com as redes urbanas de percursos pedonais e cicláveis e sistema público de bicicletas.

Quanto à ação 13 e ação 15 refletem a melhoria das condições de funcionamento da rede e interfaces de transportes públicos urbanos através de intervenções nos PCC (Paragens de Chegada e Correspondência) na cidade e nas sedes de freguesia. A última ação da tipologia interfaces corresponde à ação 14 - Park & Ride (P&R) que consiste na criação de um parque de estacionamento de longa duração, localizado junto aos nós de entrada e saída da autoestrada A8, a sul da cidade de Torres Vedras. Para servir de suporte aos movimentos pendulares que se realizam diariamente para Lisboa sendo articulado com os itinerários dos transportes públicos e respetivas paragens de chegada e correspondência.

A tipologia (iv) enquadra a ação do “*Tram* elétrico cidade Torres Vedras/Santa Cruz” que corresponde à implementação de um corredor de elevada procura priorizando e facilitando a circulação dos transportes públicos (com primazia pela circulação de veículos elétricos) e

modos suaves, facilitando os acessos aos pontos de chegada e correspondência ou a pequenas e médias interfaces.

Em relação, à tipologia (v) – sistemas de informação aos utilizadores as ações 17 e 18 apresentadas referem como intervenção a implementação de sistemas inteligentes de informação rodoviária em tempo real e de uma rede de informação aos transportes públicos em tempo real - município de Torres Vedras, no sentido de disponibilizar à população um serviço capaz de atrair progressivamente cada vez mais utilizadores, isto é, para potenciar a atratividade dos transportes coletivos, aumentando a sua cota modal em relação ao transporte automóvel individual.

A ação 19 pertencente à tipologia (vi) – Sistemas de gestão de tráfego e revê-se na aquisição de sistema detetor de presença de veículos nos lugares de estacionamento, funcionando em rede com uma central de gestão de fluxos, disponibilizará também informação on-line ao público e no local, com painel informativo relativo aos lugares disponíveis.

No seguimento das ações referidas, as restantes ações integram a tipologia (vii) – Soluções DRT, em que a ação 20 consiste no alargamento da rede de *Bike Station* a Santa Cruz e a ação 21 na extensão da rede de *Bike Station* da cidade 5 novas *Bike Station* dando especial importância à articulação com as intervenções previstas para a zona do Choupal e Encosta de São Vicente. A ação 22 pressupõe o desenvolvimento de ações específicas no domínio da mobilidade, focadas nas componentes formativa e de sensibilização junto da comunidade escolar e população sénior, em matérias como a segurança rodoviária, a mobilidade sustentável através da ação designada “Plano de formação e sensibilização para a mobilidade sustentável”.

Outra das ações que foram contempladas pelo município nesta tipologia é a ação designada como “Micrologística Urbana na cidade de Torres Vedras” que pressupõe a distribuição de pequenos volumes de mercadorias às unidades de comércio e serviços localizadas em áreas sensíveis urbanas, com restrições à circulação e realização de cargas e descargas - por exemplo no centro histórico proporcionando o descongestionamento do trânsito no centro histórico bem como a redução da necessidade de espaço público de Cargas e descargas, promovendo uma melhor gestão do espaço público com redução das emissões de carbono.

Por fim, a ação 24, 25 e 26 correspondem a “Mobilidade elétrica” - Postos de carregamento rápido”, que visa a expansão da rede de pontos de carregamento existente, com a implementação de 6 postos de carregamento rápido (aproximadamente 30 minutos) a instalar na cidade de Torres Vedras (2 no Estaleiro Municipal, 2 no Edifício Multisserviços e 2 nos arruamentos da cidade), a ação 25 “Posto de abastecimento de Hidrogénio e viaturas de transporte de passageiros” e a ação 26 “Posto de abastecimento de Gás Natural e viaturas de frota municipal”.

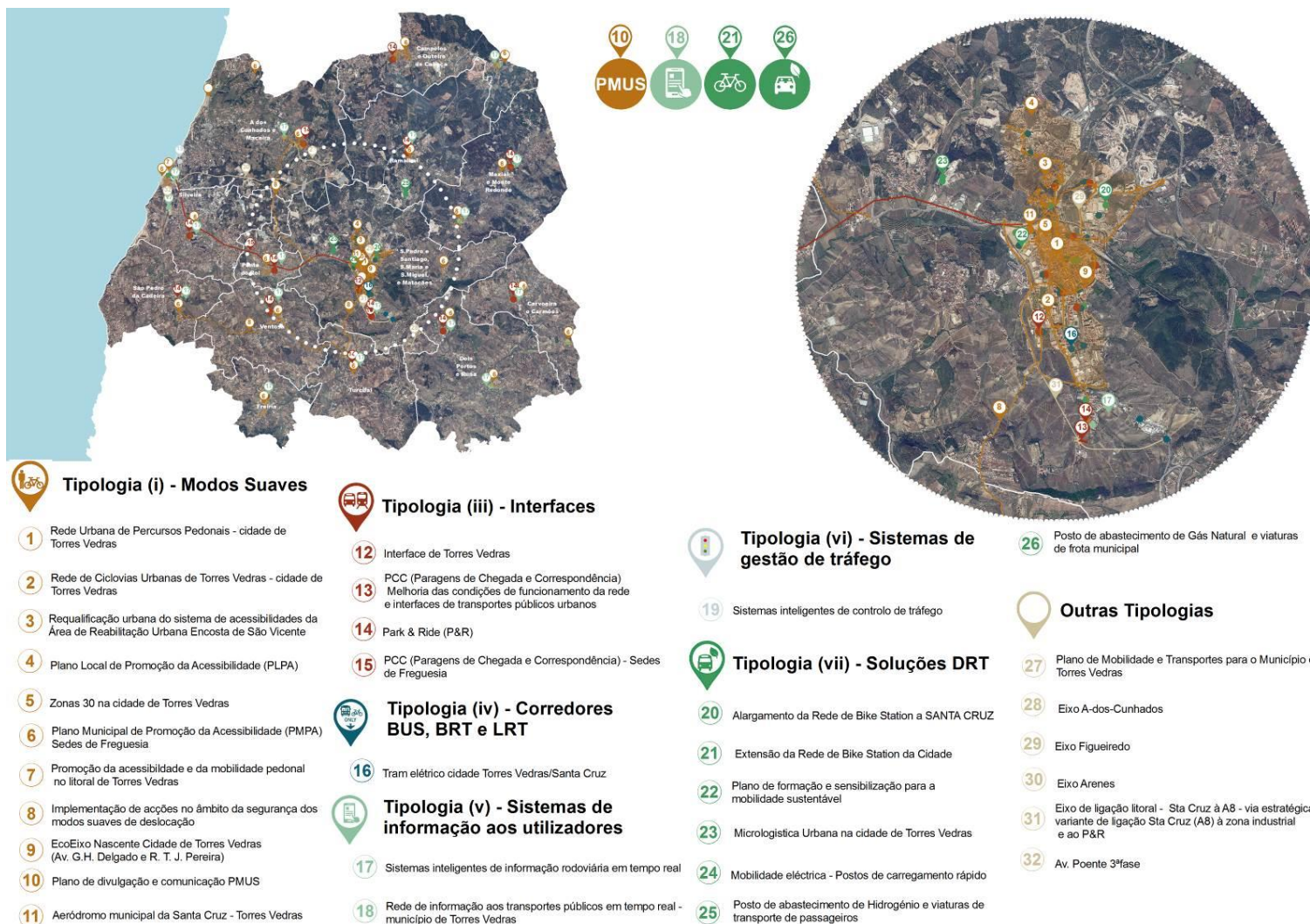


Figura 12. Mapeamento das ações PAMUS propostas para o município de Torres Vedras

2.13. PROPOSTAS GLOBAIS

Para além do conjunto das propostas municipais, que possibilitam cumprir a estratégia estabelecida, foram definidas um conjunto alargado de propostas globais, seja para a totalidade dos municípios da CIM, seja para grupos de dois ou mais municípios dentro da sub-região do Oeste.

O conjunto das propostas foram definidas tendo em conta quatro grandes grupos temáticos:

- Modos Suaves;
- Transportes Públicos;
- Estudos e Plataformas de Gestão;
- Rede Viária.

No que concerne aos modos suaves, as propostas assentam na definição de ciclovias intermunicipais de ligação entre duas sedes de concelho cujas relações de proximidade são evidentes e assentam nas vivências atuais entre as populações ou que possibilitam efetuar a ligação a interfaces de transportes relevantes. Neste particular surge a ligação ciclável Óbidos-Caldas da Rainha, Sobral de Monte Agraço-Arruda dos Vinhos e entre Cadaval-Bombarral (interface ferroviário e rodoviário). Por outro lado, uma das propostas possibilitará a conclusão do eixo ciclável norte-sul que interliga os diversos municípios da sub-região do Oeste mais próximo da faixa litoral, entre Alcobaça e Torres Vedras, efetuando, de resto, conexão às ciclovias existentes na Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria e da Área Metropolitana de Lisboa.

O segundo grupo apresenta um conjunto de propostas relacionadas com os transportes públicos, seja na componente rodoviária, seja na componente ferroviária. Na componente ferroviária, reforça-se a necessidade de beneficiação da Linha Ferroviária do Oeste, seja na componente de passageiros, seja de mercadorias, projeto essencial para aumentar a competitividade do transporte ferroviário no contexto da sua área de influência, com particular destaque para a sub-região do Oeste.

Na componente rodoviária, são propostas três ações estruturantes. Por um lado a ligação de Alcobaça à linha do Oeste (Estação de Valado dos Frades), a interligação entre os transportes urbanos das Caldas da Rainha e Óbidos através da sua integração horária e tarifária e, por fim, a implementação de um sistema de transporte adaptado à procura que possibilite suprir as necessidades de transporte nos locais onde a procura não justifica a existência de transporte regular.

No terceiro grupo temático, da componente de estudos e plataformas de gestão, são propostas três ações que se consideram fundamentais para a sub-região, desde logo o Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes que possibilitará definir as linhas orientadoras gerais para áreas importantes da mobilidade, nomeadamente os transportes públicos face às novas competências adquiridas, quer pela CIM, quer pelos municípios.

A criação de um Observatório da Mobilidade na sub-região reveste-se também de importância vital no sentido de proceder à avaliação e monitorização dos sistemas de transportes, possibilitando reajustar a estratégia definida em sede de Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes de acordo com as realidades verificadas ao longo do tempo. Dadas as novas competências da CIM e dos municípios, reveste-se de vital importância que este observatório integre uma plataforma integrada de monitorização da rede de transportes públicos que possibilite assegurar o cumprimento, pelo operador (ou operadores), da contratualização efetuada.

Por último, ainda neste terceiro grupo temático de propostas, propõe-se a realização de um Plano de Mobilidade Suave para o eixo Alcobça-Nazaré que possibilite estudar e definir uma estratégia para a implementação de um corredor pedo-ciclável entre ambos os municípios.

No que concerne ao quarto e último grupo temático de propostas, foram definidas nove ações que visam melhorar a acessibilidade rodoviária da sub-região, nomeadamente através da construção ou da beneficiação da rede nacional fundamental.

De acordo com as ações descritas anteriormente, construiu-se uma matriz cruzada com a indicação do número de ações apresentadas por cada município, por tipologia de medida, tal como se demonstra no quadro seguinte.

Tabela 1. Número de ações por tipologia de medida, por município

	PRIORIDADE DE INVESTIMENTO (PI) 4.5								Outras tipologias	TOTAL (n.º)	TOTAL (%)
	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Multi tipologia			
Alcobaça	4	1	2	-	-	-	2	-	-	9	5,3
Alenquer	13	-	9	-	-	-	2	1	3	28	16,3
Arruda dos Vinhos	8	-	2	-	-	-	-	1	3	14	8,2
Bombarral	6	-	1	-	-	-	-	-	-	7	4,1
Cadaval	5	-	1	-	-	-	1	-	-	7	4,1
Caldas da Rainha	8	1	3	-	2	-	2	-	2	18	10,5
Lourinhã	3	-	1	-	-	-	-	-	2	6	3,5
Nazaré	3	-	3	1	-	1	-	-	1	9	5,3
Óbidos	2	1	1	1	-	1	-	-	2	8	4,7
Peniche	11	-	2	-	-	-	-	-	8	21	12,3
Sobral de Monte Agraço	6	-	2	-	-	-	2	-	2	12	7
Torres Vedras	11	-	4	1	2	1	7	-	6	32	18,7
TOTAL (n.º)	80	3	31	3	4	3	16	2	29	171	
TOTAL (%)	46,8	1,8	18,1	1,8	2,3	1,8	9,3	1,1	17,0		100

3. AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

Tendo sido definidas as propostas a implementar em cada um dos municípios importa avaliar de que modo estas contribuem de forma efetiva para a implementação da estratégia da mobilidade definida. Desta forma optou-se pelo desenvolvimento de uma análise cruzada em matriz das propostas e objetivos enunciados no âmbito do PAMUS do Oeste por forma a ser possível avaliar o contributo relativo das propostas face aos objetivos.

Dado o conjunto significativo de propostas desenvolvidas para cada um dos municípios optou-se, no Quadro 3, por fazer a representação das propostas por tipologia de medida cruzando-as com os objetivos definidos em sede da Fase II - Objetivos e Definição da Estratégia.

Essas tipologias de medida incluem um conjunto específico de medidas de nível municipal e intermunicipal que serão pormenorizadas, ao nível da sua descrição, calendarização e quantificação da componente financeira, na Fase IV - Programa de Ação do PAMUS.

Para perceber o grau de concordância das ações com os objetivos procedeu-se à sua aglomeração segundo a tipologia a que pertencem, independentemente de constituírem projetos de municípios distintos, sendo efetuada uma análise quantitativa das mesmas.

Quadro 3. Análise cruzada do contributo das propostas, agrupadas por tipologia de medida, face aos objetivos estratégicos

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Outras tipologias
1	✓✓✓	✓✓	✓	✓	-	-	-
2	✓✓✓	✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓	-
3	✓	✓✓✓	✓✓	✓✓	✓	✓✓	-
4	✓	✓✓✓	✓	✓✓	-	-	-
5	✓✓✓	✓✓	✓✓	-	-	-	-
6	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	-	✓	✓✓	-

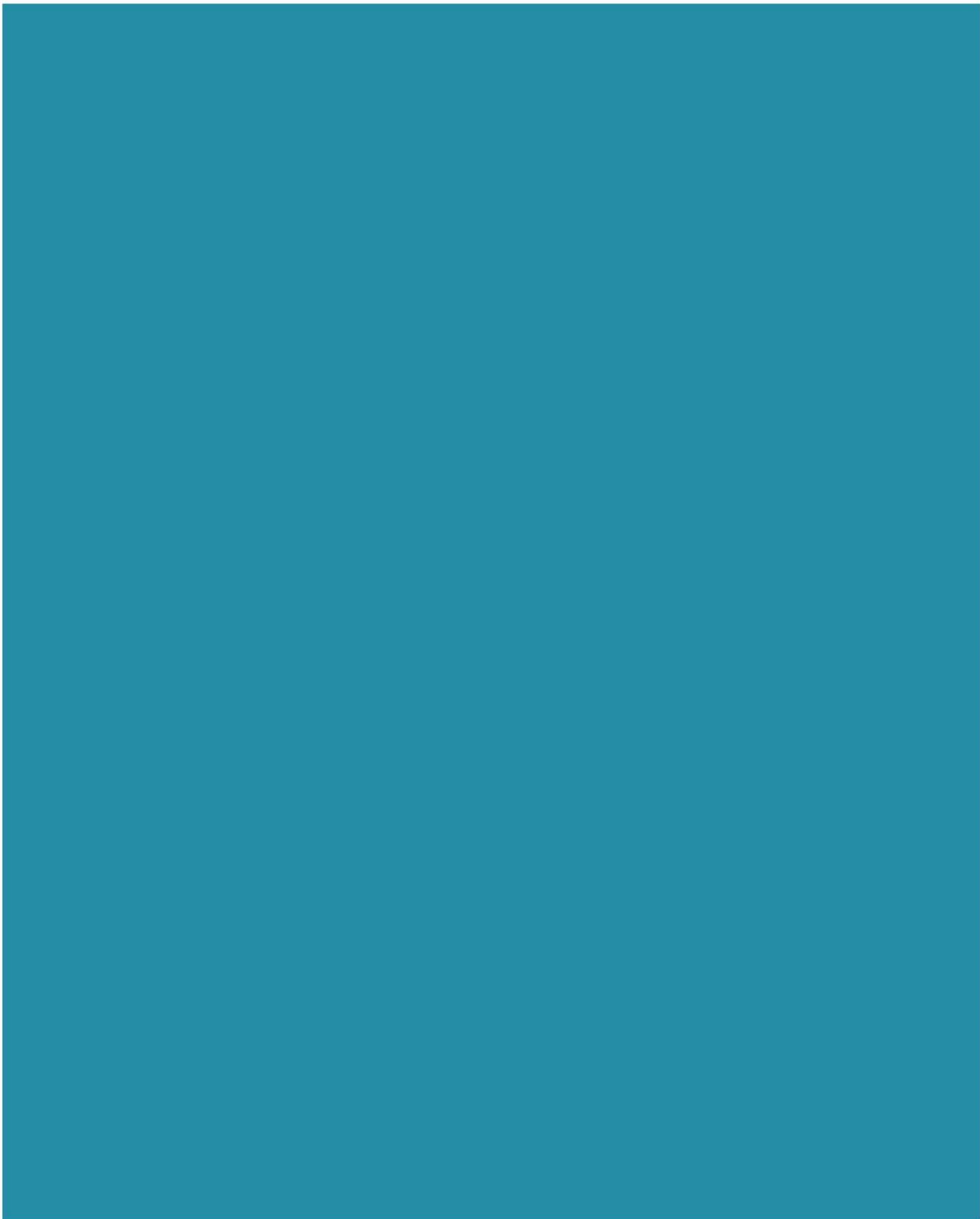
7	-	-	-	-	✓	-	✓✓✓
8	✓	✓✓	✓✓	✓	-	✓✓✓	-
9	-	-	-	-	✓	-	✓✓✓
10	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
11	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
12	✓	✓✓	-	✓	✓	✓	✓✓✓

Avaliação

- ✓ - Contribui pouco
- ✓✓ - Contribui
- ✓✓✓ - Contribui bastante

Objetivos Estratégicos

- 1 - Promover a utilização de modos de deslocação sustentáveis
- 2 - Reequilibrar a utilização do transporte individual motorizado
- 3 - Melhorar a atratividade do transporte coletivo rodó e ferroviário aumentando os índices de utilização
- 4 - Formalizar e/ou criar equipamentos de interfaces de passageiros
- 5 - Equilibrar a afetação do espaço público a diversos modos de transporte
- 6 - Melhorar a acessibilidade multimodal a equipamentos públicos
- 7 - Completar a rede viária fundamental
- 8 - Promover o transporte coletivo como elemento de coesão social
- 9 - Otimizar o funcionamento das cadeias logísticas de apoio à distribuição urbana
- 10 - Estabelecer um conjunto de indicadores da mobilidade intraurbana e interurbana
- 11 - Promover a participação pública através da sensibilização, informação e envolvimento das entidades locais, municipais e intermunicipais
- 12 - Explorar as potencialidades atualmente desaproveitadas da Linha do Oeste



Cofinanciado por:

