



# PLANO DE AÇÃO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DO OESTE

FASE 4 PROGRAMA DE AÇÃO  
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. O PROGRAMA DE AÇÃO.....              | 4  |
| 2. ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO ..... | 10 |

## 1. O PROGRAMA DE AÇÃO

Ao Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) compete enquadrar o apoio financeiro que os municípios pretendam candidatar ao Programa Operacional Regional para a concretização das tipologias de ação no âmbito da prioridade de investimento “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”.

O PAMUS configura, segundo o AVISO CENTRO-06-2015, um programa de ação de curto/médio prazo que articula medidas de natureza técnica e política com intervenções infraestruturais, procurando maximizar a relação custo-benefício, em termos dos objetivos preconizados, nomeadamente os ambientais e energéticos.

De acordo com a diversa bibliografia técnica existente, seja nacional ou europeia, para esta tipologia de planos, é habitual definir-se o plano de ação para um horizonte temporal de dez anos, incluindo ações de curto (dois anos), médio (cinco anos) e longo prazo (dez anos). Assim, no âmbito do presente PAMUS, consideraram-se os prazos supramencionados para definir as ações de curto, médio e longo prazo, tendo como ano zero o ano de conclusão do PAMUS, i.e. 2016. Assim, definiram-se os seguintes horizontes temporais:

- Curto prazo (dois anos): ações a executar até 2017;
- Médio Prazo (cinco anos): ações a executar até 2020;
- Longo Prazo (dez anos): ações a executar até 2025.

O presente programa de ação engloba um conjunto de três componentes principais, que se apresentam em anexo ao presente documento, a saber:

- **Tabela síntese das ações (Anexo I):** quadro síntese contendo os principais campos caracterizadores de cada ação, por município e intermunicipais, e, entre outros, do seu contributo para o cumprimento dos indicadores de realização e de resultado do Programa Operacional Regional;
- **Fichas individualizadas por ação (Anexo II):** Ficha caracterizadora de cada ação contendo os objetivos e a descrição da ação bem como os horizontes temporais de execução e a desagregação da estrutura de custos de investimento;
- **Cronograma de execução (Anexo III):** Cronograma construído através dos horizontes temporais definidos para cada ação, contendo as ações em linha e o tempo em coluna, possibilitando obter um panorama geral do desenvolvimento temporal das ações.

A tabela síntese das ações encontra-se estruturada da seguinte forma:

| CAMPO   | DESCRIÇÃO   |
|---|---|
| <b>Código da Ação</b>   | Código com a configuração “OesteCIM.01.01”, correspondendo o primeiro conjunto de números “OesteCIM.01.01” ao município (neste caso Alcobaça) e o segundo conjunto de números “OesteCIM.01.01” corresponde ao número da ação para cada município, atribuído de forma sequencial.  |
| <b>Ações PAMUS (Ações PEDU; Outras ações)</b>                     | No caso dos Centros Urbanos de Nível Superior, indica se a ação apresentada decorre do PEDU apresentado pelo município ou se corresponde a outra ação não decorrente do PEDU.<br><br>Não é aplicável aos Centros Urbanos de Nível Complementar.   |
| <b>Tipologia de Medida</b>  | Indica qual a tipologia de ação de entre um conjunto de tipologias previamente definidas pela Prioridade de Investimento 4.5 (modos suaves; integração multimodal (bilhética); interfaces; corredor BUS, BRT, LRT; sistemas de gestão de tráfego rodoviário; sistemas de informação aos utilizadores; soluções DRT) ou outras tipologias não incluídas na Prioridade de Investimento 4.5 (Estudos; Logística; Material Circulante; Rede Viária; Sensibilização) |
| <b>Designação da Ação</b>   | Contém o nome atribuído à ação.   |
| <b>Custo de Investimento</b>                                      | Indica o custo total de investimento para a ação.   |
| <b>Calendário de Execução (Temporalidade; Horizonte Temporal)</b> | Define o período temporal de execução da ação bem como se a mesma é de curto, médio ou longo prazo.   |
| <b>Resultados Esperados PEDU - Estimativa do Município (2018)</b> | Indica a estimativa apresentada pelos municípios, para 2018, em relação aos indicadores de resultado e realização obrigatórios do POR.<br><br>Não é aplicável aos Centros Urbanos de Nível Complementar.  |
| <b>Resultados Esperados PEDU - Estimativa do Município (2023)</b> | Indica a estimativa apresentada pelos municípios, para 2023, em relação aos indicadores de resultado e realização obrigatórios do POR.<br><br>Não é aplicável aos Centros Urbanos de  |

|   |   |
|---|---|
|   | Nível Complementar.   |
| <b>Resultados Esperados - Estimativa da OESTECIM (2018)</b> | Indica a estimativa apresentada pela OESTECIM, por ação, para 2018, em relação aos indicadores de resultado e realização obrigatórios do POR. |
| <b>Resultados Esperados - Estimativa da OESTECIM (2023)</b> | Indica a estimativa apresentada pela OESTECIM, por ação, para 2023, em relação aos indicadores de resultado e realização obrigatórios do POR. |

As fichas individualizadas por ação apresentam a estrutura que se apresenta de seguida:

| CAMPO                         | DESCRIÇÃO   |
|-------------------------------|---|
| <b>Código da Ação</b>         | Código com a configuração "OESTECIM.01.01", correspondendo o primeiro conjunto de números "OESTECIM.01.01" ao município (neste caso Alcobaça) e o segundo conjunto de números "OESTECIM.01.01" corresponde ao número da ação dentro de cada município, atribuído de forma sequencial. |
| <b>Designação da Ação</b>     | Contém o nome atribuído à ação.   |
| <b>Território Abrangido</b>   | Apresenta a área territorial abrangida pela ação (concelho, freguesia, lugar, rua)  |
| <b>Objetivos Específicos</b>  | Apresenta os objetivos definidos para cada uma das ações apresentadas.  |
| <b>Descrição</b>              | Apresenta a caracterização da ação para a sua efetiva compreensão.  |
| <b>Interdependências</b>      | Apresenta a ação ou conjunto de ações que estão relacionadas e que, desenvolvidas no conjunto, permitem atingir de forma mais cabal os objetivos definidos.   |
| <b>Entidades Responsáveis</b> | Indicação da entidade ou entidades responsáveis pela execução da ação.  |
| <b>Temporalidade</b>          | Indica se a ação é de curto, médio ou longo prazo.  |
| <b>Horizonte Temporal</b>     | Apresenta o ano ou intervalo de anos em que se prevê a realização da ação.  |
| <b>Tipologia de Medida</b>    | Indica em qual das tipologias de medida se insere a ação.   |

|   |  |
|---|--|
| <b>Indicadores de Realização Obrigatórios</b> | Apresenta os valores referentes às metas a atingir, em 2018 e 2023, no que concerne aos indicadores de realização obrigatórios do POR. |
| <b>Indicadores de Resultado Obrigatórios</b>  | Apresenta os valores referentes às metas a atingir, em 2018 e 2023, no que concerne aos indicadores de resultado obrigatórios do POR.  |
| <b>Estrutura de Custo de Investimento</b>     | Apresenta a desagregação do valor global da intervenção pelas diversas componentes financeiras constituintes da ação.                  |
| <b>Fonte de Receita</b>                       | Indica se a fonte de receita é proveniente de financiamento, de receitas próprias ou de empréstimos.                                   |

Na tabela seguinte encontram-se referenciados os indicadores de resultado e os de realização definidos em sede do Programa Operacional Regional do Centro, no Eixo 6 – Afirmar sustentabilidade dos recursos (SUSTENTAR), dirigidos aos Centros Urbanos de Nível Complementar, e no Eixo 9 – Reforçar a rede urbana (CIDADES), dirigidos aos Centros Urbanos de Nível Superior, e que se constituem como as metas gerais do PAMUS.

No que concerne ao indicador de resultado, o conjunto das ações propostas para os municípios do Oeste, possibilitarão reduzir em cerca de 10% as emissões dos gases com efeito de estufa, passando do valor de referência de 600 402 ton./CO<sub>2</sub>, em 2012, para 540 776 ton./CO<sub>2</sub> em 2023.

No que concerne aos indicadores de realização definidos em sede do Programa Operacional Regional do Centro, o Oeste cumpre a meta de implementação de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável até 2023.

Tabela 1 Indicadores de Realização e Resultado do POR Centro e o contributo do Oeste para o seu cumprimento

|            | INDICADOR   |                             | REGIÃO CENTRO | OESTE   |
|------------|---|-----------------------------|---------------|---------|
| RESULTADO  | Emissão<br>estimada dos<br>gases com efeito<br>de estufa<br>(ton./CO <sub>2</sub> ) | Ano de referência<br>(2012) | 4 368 578     | 600 402 |
|            |   | Valor-alvo (2023)           | 3 494 862     | 540 776 |
|            |   | Redução<br>Estimada (%)     | 20            | 10      |
| REALIZAÇÃO | Planos de<br>mobilidade<br>urbana<br>sustentável<br>implementados<br>(n.º)          | Valor-alvo (2023)           | 8             | 1       |



Tabela 2 Montante de investimento (€) por Tipologia de Medida da Prioridade de Investimento 4.5, por município

|                               | PRIORIDADE DE INVESTIMENTO (PI) 4.5 |                                   |                      |                           |   |                               |                      |                   | Outra tipologia      | TOTAL INVESTIMENTO (€) | TOTAL INVESTIMENTO PI 4.5 (€) | POPULAÇÃO RESIDENTE (n.º hab.; INE, 2014) | INVESTIMENTO PER CAPITA PI 4.5 (€) |
|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------------|---------------------------|---|-------------------------------|----------------------|-------------------|----------------------|------------------------|-------------------------------|---|------------------------------------|
|                               | 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   |                      |                        |                               |   |                                    |
| <b>Alcobaça</b>               | 3 949 750,00                        | 150 000,00                        | 2 700 000,00         | -                         | -                                       | -                             | 500 000,00           | -                 | -                    | <b>7 299 750,00</b>    | <b>7 299 750,00</b>           | <b>55 237</b>                             | <b>132,15</b>                      |
| <b>Alenquer</b>               | 5 395 000,00                        | -                                 | 1 535 000,00         | -                         | -                                       | -                             | 350 000,00           | 550 000,00        | 5 340 000,00         | <b>13 170 000,00</b>   | <b>7 830 000,00</b>           | <b>43 004</b>                             | <b>182,08</b>                      |
| <b>Arruda dos Vinhos</b>      | 3 114 389,15                        | -                                 | 300 000,00           | -                         | -                                       | -                             | -                    | 200 000,00        | 7 065 696,00         | <b>10 680 085,15</b>   | <b>3 614 389,15</b>           | <b>14 258</b>                             | <b>253,50</b>                      |
| <b>Bombarral</b>              | 1 753 995,00                        | -                                 | 217 000,00           | -                         | -                                       | -                             | -                    | -                 | -                    | <b>1 970 995,00</b>    | <b>1 970 995,00</b>           | <b>12 737</b>                             | <b>154,75</b>                      |
| <b>Cadaval</b>                | 2 533 000,00                        | -                                 | 100 000,00           | -                         | -                                       | -                             | 60 000,00            | -                 | -                    | <b>2 693 000,00</b>    | <b>2 693 000,00</b>           | <b>13 876</b>                             | <b>194,08</b>                      |
| <b>Caldas da Rainha</b>       | 3 790 000,00                        | 12 000,00                         | 405 000,00           | -                         | 180 000,00                              | -                             | 422 500,00           | -                 | 705 000,00           | <b>5 514 500,00</b>    | <b>4 809 500,00</b>           | <b>51 507</b>                             | <b>93,38</b>                       |
| <b>Lourinhã</b>               | 2 200 000,00                        | -                                 | 225 000,00           | -                         | -                                       | -                             | -                    | -                 | 1 210 000,00         | <b>3 635 000,00</b>    | <b>2 425 000,00</b>           | <b>25 571</b>                             | <b>94,83</b>                       |
| <b>Nazaré</b>                 | 316 000,00                          | -                                 | 1 760 000,00         | 450 000,00                | -                                       | 45 000,00                     | -                    | -                 | 1 000 000,00         | <b>3 571 000,00</b>    | <b>2 571 000,00</b>           | <b>14 487</b>                             | <b>177,47</b>                      |
| <b>Óbidos</b>                 | 2 320 000,00                        | 12 000,00                         | 200 000,00           | 1 000 000,00              | -                                       | 100 000,00                    | -                    | -                 | 3 155 000,00         | <b>6 787 000,00</b>    | <b>3 632 000,00</b>           | <b>11 622</b>                             | <b>312,51</b>                      |
| <b>Peniche</b>                | 2 522 000,00                        | -                                 | 115 000,00           | -                         | -                                       | -                             | -                    | -                 | 3 050 000,00         | <b>5 687 000,00</b>    | <b>2 637 000,00</b>           | <b>27 028</b>                             | <b>97,57</b>                       |
| <b>Sobral de Monte Agraço</b> | 2 055 000,00                        | -                                 | 805 000,00           | -                         | -                                       | -                             | 448 500,00           | -                 | 26 650 000,00        | <b>29 958 500,00</b>   | <b>3 308 500,00</b>           | <b>10 183</b>                             | <b>324,90</b>                      |
| <b>Torres Vedras</b>          | 13 532 613,74                       | -                                 | 3 648 276,71         | 234 530 000,00            | 1 541 176,48                            | 400 000,00                    | 12 020 627,30        | -                 | 31 408 189,00        | <b>297 080 883,23</b>  | <b>265 672 694,23</b>         | <b>78 932</b>                             | <b>3 365,84</b>                    |
| <b>TOTAL</b>                  | <b>43 481 747,89</b>                | <b>174 000,00</b>                 | <b>12 010 276,71</b> | <b>235 980 000,00</b>     | <b>1 721 176,48</b>                     | <b>545 000,00</b>             | <b>13 801 627,30</b> | <b>750 000,00</b> | <b>79 583 885,00</b> | <b>388 047 713,38</b>  | <b>308 463 828,38</b>         | <b>358 442</b>                            | <b>860,57</b>                      |

As ações preconizadas para o Oeste, a nível municipal, totalizam um investimento global superior a 388 047 713,38€ (cerca de 390 milhões de euros), dos quais 308 463 828,38€ (cerca de 310 milhões de euros) se referem a ações da Prioridade de Investimento 4.5. No âmbito desta prioridade, as tipologias de medida que apresentam maior verba financeira destinada são os Corredores BUS, BRT e LRT com um montante de 235 980 000,00€ (cerca de 236 milhões de euros), seguidos dos modos suaves com 43 481 747,89€ (cerca de 43 milhões de euros) e as Soluções DRT com 13 801 627,30€ (cerca de 14 milhões de euros).

Da análise da tabela anterior é possível verificar que o município com maior investimento global, para concretização das propostas preconizadas no PAMUS, é Torres Vedras com 297 080 883,23€ (cerca de 298 milhões de euros), seguido de Sobral de Monte Agraço com 29 958 500,00€ (cerca de 30 milhões de euros) e Alenquer com 13 170 000,00€ (cerca de 13 milhões de euros). Contudo, se nos referirmos apenas às ações da Prioridade de Investimento 4.5, o município que apresenta maior volume de investimento é igualmente Torres Vedras com 265 672 694,23€ (cerca de 266 milhões de euros), seguido de Alenquer com 7 830 000,00€ (cerca de 8 milhões de euros) e Alcobaça com 7 299 750,00€ (cerca de 7 milhões de euros).

Por último, os municípios que apresentam maior investimento *per capita* no Oeste, no âmbito da prioridade de investimento 4.5, são Torres Vedras com 3 365,84€/hab., seguido de Sobral de Monte Agraço com 324,90€/hab. e Óbidos com 312,51€/hab.

## 2. ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO

### 2.1. Modelo de Governância

O modelo de governação do PAMUS do Oeste organiza-se em 2 níveis de coordenação: política e técnica, que visa essencialmente a simplificação, privilegiando a segregação das responsabilidades para o exercício das funções de orientação política e técnica, e valorizando o envolvimento dos parceiros.

Uma coordenação forte e assertiva é essencial para o sucesso do PAMUS, pelo que o Coordenador do Grupo Técnico de Trabalho, mandatado pela Comissão Executiva, deverá coordenar as diferentes intervenções e garantir que toda a informação produzida está acessível ao conjunto de entidades envolvidas. As tomadas de decisão comuns e a boa circulação da informação entre todos os parceiros são uma das garantias da eficiência da equipa do PAMUS.

Segundo as boas práticas nacionais e europeias de elaboração deste tipo de planos, eles poderão ser coordenados através de uma estrutura técnica e política, de onde se sublinha a existência de uma Comissão Executiva (mais política), um Grupo Técnico de Trabalho e uma Comissão de Acompanhamento (estes dois com vertente mais técnica). A estrutura de gestão do PAMUS seguirá o seguinte modelo:

Tabela 3 Modelo de governação do PAMUS Oeste

| ESTRUTURAS<br>POLÍTICAS E<br>TÉCNICAS                      | COMPOSIÇÃO  | FUNÇÃO  |
|--|---|---|
| <p><b>COMISSÃO<br/>EXECUTIVA<br/><br/>(CE)</b></p>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conselho Intermunicipal</li> <li>▪ Secretariado Executivo</li> </ul>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Validar os principais objetivos e linhas de ação do PAMUS;</li> <li>- Validar politicamente os principais resultados e eventuais adaptações ao plano;</li> <li>- Constituir um intermediário político para que as orientações do plano sejam adotadas ao nível de cada Autoridade competente, no seu âmbito de decisão política</li> </ul>   |
| <p><b>GRUPO TÉCNICO DE<br/>TRABALHO<br/><br/>(GTT)</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conselho Intermunicipal de Vereadores para o Planeamento Estratégico e Mobilidade</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assegurar a aplicação das orientações e ações decididas pela Comissão Executiva;</li> <li>- Coordenar a implementação do plano;</li> <li>- Validar e desencadear a realização de estudos específicos e/ou complementares operacionalizadores necessários à implementação das propostas;</li> <li>- Acompanhar e coordenar a execução das propostas;</li> <li>- Monitorizar a execução do plano.</li> </ul> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Equipa Técnica Especializada: Grupo de Trabalho Intermunicipal e Consultores Externos</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração do Plano e Estudos Específicos Operacionalizadores;</li> <li>- Assegurar a implementação do plano nos municípios;</li> <li>- Propor e conduzir a realização de eventuais adaptações ao plano.</li> </ul>  |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p><b>COMISSÃO DE<br/>ACOMPANHAMENTO<br/><br/>(CA)</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CCDR Centro</li> <li>▪ CP</li> <li>▪ Infraestruturas de Portugal</li> <li>▪ ANTROP</li> <li>▪ ANTRAL</li> <li>▪ ANTRAM</li> <li>▪ IMT</li> <li>▪ LEADER OESTE – Associação de Desenvolvimento Rural</li> <li>▪ Grupo de Ação Costeira do Oeste</li> <li>▪ Plataforma Supraconcelhia do Oeste</li> <li>▪ AIRO - Associação Industrial da Sub-Região Oeste</li> <li>▪ AERLIS - Associação Empresarial da Região de Lisboa</li> <li>▪ ADRO – Associação de Desenvolvimento Regional do Oeste</li> <li>▪ Centro de Gestão da Empresa Agrícola de Óbidos</li> <li>▪ OBITEC – Associação Óbidos Ciência e Tecnologia</li> <li>▪ Rede Oeste Empreendedor (ROE)</li> <li>▪ Instituto Politécnico de Leiria</li> <li>▪ Instituto Superior Politécnico do Oeste</li> <li>▪ OESTE SUSTENTÁVEL – Agência Regional de Energia e Ambiente do Oeste</li> <li>▪ Juntas de Freguesia</li> <li>▪ Outras entidades</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acompanhar o desenvolvimento do plano, transmitido a sua experiência e informação;</li> <li>- Emitir pareceres (as entidades competentes);</li> <li>- Participar na implementação do plano através do desenvolvimento das propostas.</li> </ul> |
|--|---|--|

O envolvimento político e a participação de todos os atores relevantes na organização da mobilidade são fatores determinantes para o sucesso da implementação do PAMUS. Deste modo, o conjunto dos principais atores intervenientes no desenvolvimento do plano deve englobar a OesteCIM e os municípios que a integram, com os seus executivos e os técnicos; as entidades externas que, de forma direta ou indireta, contribuem para a melhoria e organização da mobilidade (operadores de transporte, gestores de infraestruturas e organismos da administração central); e a população em geral.

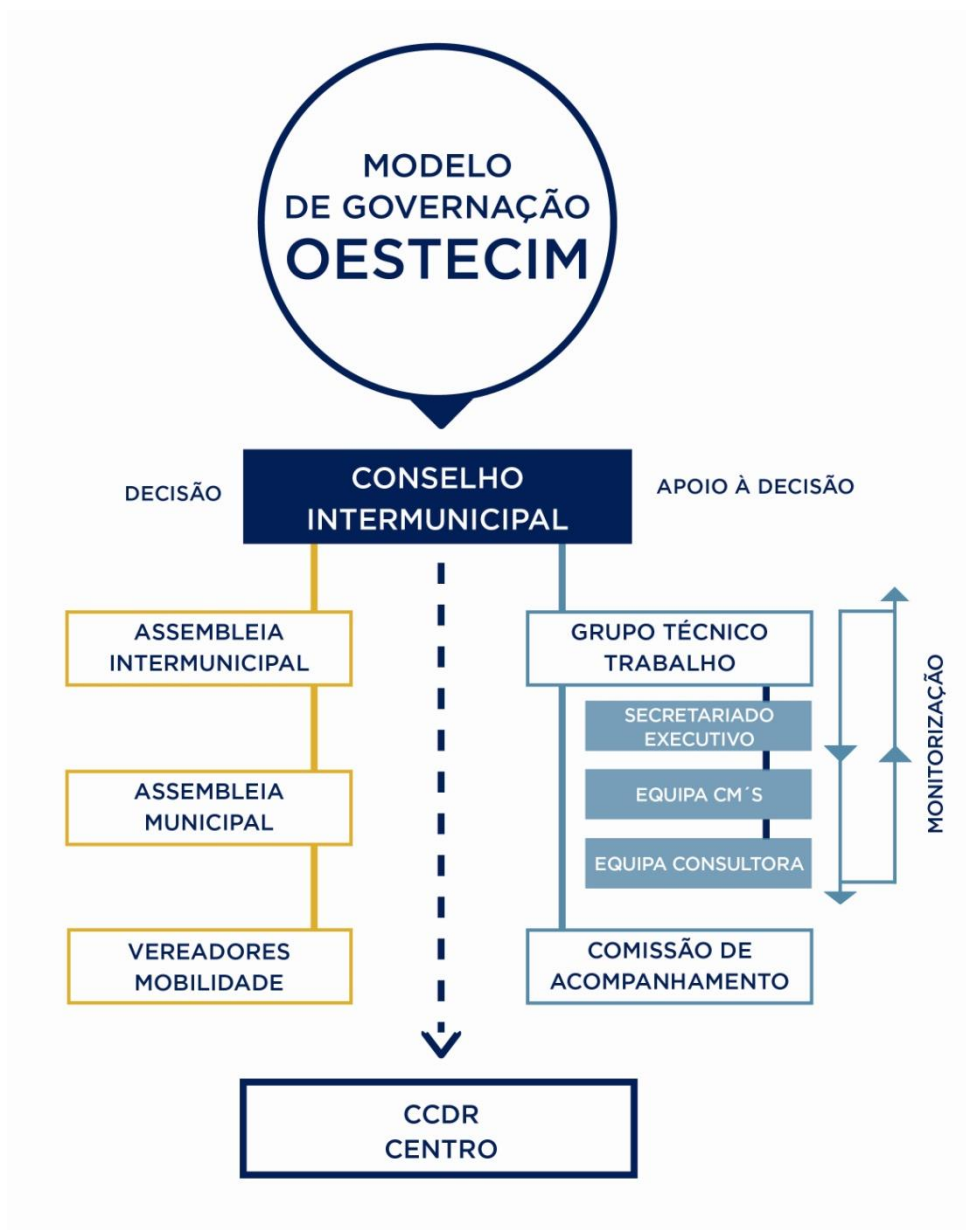


Figura 1. Esquema do Modelo de Governação do PAMUS do Oeste

## 2.2. Modelo de Monitorização

Esta fase é uma etapa fulcral no planeamento e gestão da mobilidade, uma vez que corresponde à adoção de uma metodologia que permite avaliar e orientar a implementação do PAMUS, com uma determinada periodicidade.

A monitorização constitui, assim, um instrumento de acompanhamento, de gestão e apoio à decisão e de comunicação.

O **Acompanhamento** tem por função de base assegurar a implementação das ações definidas e avaliar a respetiva eficácia, nos diferentes domínios de intervenção, bem como a prossecução dos objetivos, situação que apenas será possível se forem avaliados os efeitos da implementação das referidas ações.

Constitui um dispositivo contínuo de avaliação, cuja periodicidade deverá ser definida em função das diferentes tipologias e horizontes de intervenção.

No âmbito da **Gestão e Apoio à Decisão** é necessário identificar possíveis adaptações e/ou correções necessárias, em função das evoluções detetadas.

Nesta fase pode ser identificada a necessidade de elaboração de estudos complementares para aprofundar determinadas temáticas ou realizar peritagens à implementação de determinadas medidas.

A título de exemplo, uma ação pode revelar-se insuficiente para atingir um determinado objetivo, ou mesmo, produzir efeitos indesejáveis e inesperados.

Associado à **Comunicação e Participação**, esta fase de implementação do PAMUS, deverá ser acompanhada pela estrutura executiva da OesteCIM.

Os elementos obtidos durante a monitorização permitem, igualmente, informar a população relativamente à implementação do Plano, possibilitando a recolha das reações e perceber como são percecionadas as diferentes intervenções.

No que concerne aos momentos de envolvimento e participação das diversas entidades e da sociedade civil, desenvolvidos no âmbito da elaboração do PAMUS, elas foram diversas, desenvolvidas com uma abrangência por todo o território do Oeste e podem ser consultadas na tabela seguinte.

Tabela 4 Sessões de trabalho e/ou participação no âmbito da elaboração do PAMUS Oeste

| SESSÕES DE TRABALHO E/OU PARTICIPAÇÃO | ASSUNTO  | LOCAL                  |
|---------------------------------------|--|------------------------|
| CE/GTT 27/08/2016                     | Apresentação Global da Equipa e do PAMUS – Reunião com os municípios de nível superior | OesteCIM               |
| PP 28/08/2016                         | Apresentação Global da Equipa e do PAMUS   | OesteCIM               |
| CE 08/10/2015                         | Ponto de situação do PAMUS   | OesteCIM               |
| CE 21/01/2016                         | Ponto de situação do PAMUS   | Peniche                |
| GTT 28/01/2016                        | Ponto de situação do PAMUS e elegibilidade das ações                                   | OesteCIM               |
| GTT 17/02/2016                        | Reunião com Município de Arruda dos Vinhos   | Arruda dos Vinhos      |
| GTT 17/02/2016                        | Reunião com Município de Torres Vedras   | Torres Vedras          |
| GTT 17/02/2016                        | Reunião com Município de Sobral de Monte Agraço  | Sobral de Monte Agraço |
| GTT 18/02/2016                        | Reunião com Município de Alenquer  | Alenquer               |
| GTT 18/02/2016                        | Reunião com Município da Lourinhã  | Lourinhã               |
| GTT 18/02/2016                        | Reunião com Município de Óbidos  | Óbidos                 |
| GTT 18/02/2016                        | Reunião com Município do Cadaval   | Cadaval                |
| GTT 19/02/2016                        | Reunião com Município das Caldas da Rainha   | Caldas da Rainha       |
| GTT 19/02/2016                        | Reunião com Município da Nazaré  | Nazaré                 |
| CE/GTT 21/04/2016                     | Ponto de situação do PAMUS   | OesteCIM               |
| GTT 28/02/2016                        | Reunião com Município de Alcobaça  | Alcobaça               |
| GTT 29/02/2016                        | Reunião com Município de Peniche   | Peniche                |

|   |                                     |          |
|---|-------------------------------------|----------|
| CE 23/06/2016   | Reunião de Aprovação do PAMUS Oeste | OesteCIM |
| CE - Comissão Executiva   GTT - Grupo Técnico de Trabalho   PP - Participação Pública |                                     |          |



Figura 2. Reunião do Conselho Intermunicipal da OesteCIM

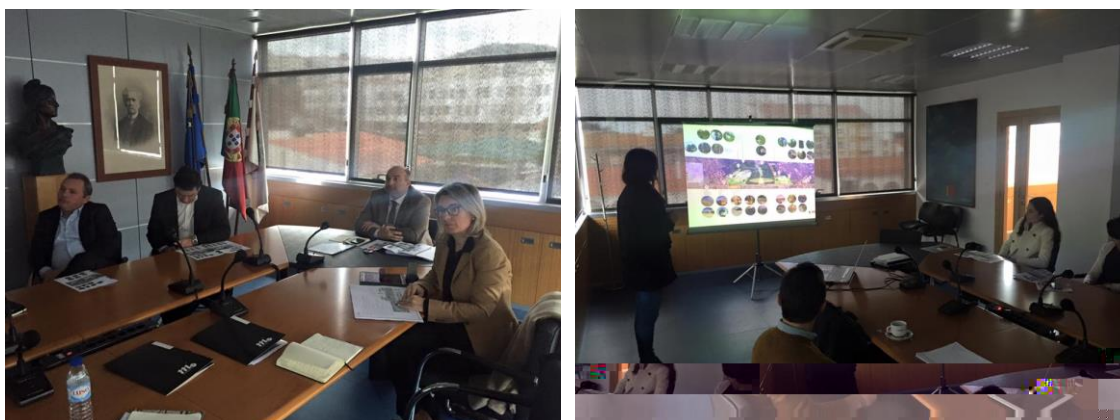


Figura 3. Reunião de Grupo Técnico de Trabalho

Por outro lado, no âmbito da implementação do PAMUS, é imperativo promover o acompanhamento do processo de implementação, através das diversas estruturas políticas e técnicas definidas, bem como momentos de participação pública.

Neste particular, como fator transversal, garante da implementação de políticas e medidas, considera-se da maior importância a Participação Pública nas dinâmicas criadas com a



elaboração do PAMUS, pela sensibilização, envolvimento e capacidade de induzir ações consequentes nesta matéria, tendo repercussões importantíssimas em matéria de planeamento preventivo.

Por participação pública não se deve consignar, exclusivamente, o público em geral, mas também dar ênfase à sociedade civil organizada em associações, recorrendo a apresentações públicas (seminários e workshops), reuniões, fóruns participativos temáticos, colóquios, fóruns de sensibilização e debate mas também a ações de divulgação nos órgãos de comunicação locais, em especial estações de rádio, jornais e televisões regionais e corporativas, entre outros.

Neste caso, tratando-se de uma Comunidade Intermunicipal, sendo um território mais abrangente, a participação pública, é ainda mais importante porque são os munícipes das diferentes autarquias dos territórios abrangidos pelo PAMUS que detêm um conhecimento rigoroso e uma vivência quotidiana dos problemas e das dinâmicas desses territórios. Os munícipes chamados a estas estruturas de participação, devidamente informados, tornam-se importantes fontes de informação permitindo um maior ajuste das diferentes alternativas aos territórios em causa. Note-se que, os momentos de participação pública, não deverão ocorrer apenas na fase de elaboração, mas também na fase de implementação das ações propostas no PAMUS.

Assim, o cronograma que se segue, apresenta a frequência de realização de reuniões, na fase de implementação do PAMUS, com as diversas estruturas definidas assim como os momentos de participação pública a realizar.

As sessões de trabalho no âmbito da Comissão de Acompanhamento, deverão realizar-se com periodicidade anual, para que, aquando da realização desta reunião com os diversos agentes definidos, seja possível avaliar o ano imediatamente anterior de execução/implementação do PAMUS. Neste particular, deverá também realizar-se, com periodicidade mínima anual, uma sessão de participação pública em sede do PAMUS, dando a conhecer à sociedade civil, não só a evolução da implementação do PAMUS mas também sensibilizando-a para a temática da Mobilidade Urbana Sustentável.

As reuniões da Comissão Executiva deverão realizar-se com uma periodicidade mínima semestral, por forma a assegurar um acompanhamento próximo de avaliação e monitorização da implementação das ações propostas em sede do PAMUS, sendo transmitido, entre municípios, o estágio de evolução da implementação das ações municipais bem como dado conhecimento do grau de evolução das ações intermunicipais/globais. Por fim as sessões a realizar pelo Grupo Técnico de Trabalho da CIM deverão ocorrer com periodicidade trimestral nesta fase inicial de implementação, podendo esta periodicidade ser revista com base em

novas urgências surgidas, mesmo que extra-PAMUS, nomeadamente a fase de transição para o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

Não obstante as reuniões incluídas no cronograma definido, sempre que a Comissão Executiva entender pertinente, poderá convocar reuniões extraordinárias que comunicará aos diversos agentes/entidades envolvidas podendo, inclusive, nas diversas estruturas definidas, mas sobretudo na Comissão de Acompanhamento, ser convocadas reuniões setoriais, por área de especialidade, com vista a cumprir um objetivo específico entretanto surgido.

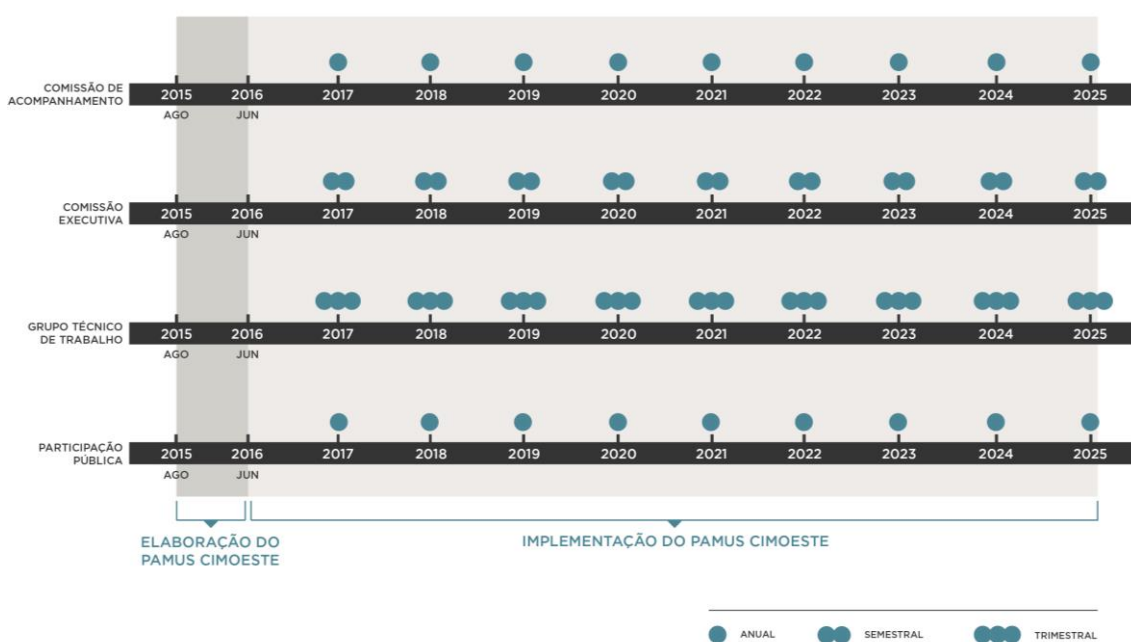


Figura 4. Sessões de trabalho a realizar no âmbito do PAMUS Oeste

Desta forma, propõe-se nesta etapa, a identificação:

- Das tarefas a efetuar no processo de monitorização durante o primeiro a ano de acompanhamento;
- Dos indicadores necessários ao processo de monitorização.

De acordo com as boas práticas nacionais e europeias, a monitorização e a avaliação do plano deve ser feita de forma transparente, devendo rever-se a constituição do atual Grupo Técnico de Trabalho, que integrará o futuro Observatório de Mobilidade, e terá como missão o desenvolvimento das seguintes ações:

- Implementar um conjunto de ferramentas de monitorização (com o eventual apoio da Comissão de Acompanhamento), nomeadamente através do estabelecimento de um conjunto de indicadores, validados pela Comissão Executiva;
- Avaliar os resultados obtidos face aos objetivos estabelecidos no plano (tanto quantitativos como qualitativos);
- Consultar a população a fim de avaliar as alterações de comportamento ocorridas e as opiniões sobre as propostas executadas;
- Propor e conduzir a realização de eventuais medidas corretivas e adaptações do plano;
- Transmitir regularmente à Comissão Executiva as principais conclusões deste processo;
- Produzir os relatórios de progresso.

A operacionalização do processo de monitorização terá que ter por base um regular fornecimento de informação e uma sistemática acumulação de dados históricos que permitam suportar a avaliação continuada e, assim, levar à adoção de políticas e propostas mais ajustadas à realidade local, assim como a uma melhor divulgação e controlo dos resultados do plano.

A existência de informação apropriada constitui um fator crítico neste processo, sendo necessária a criação de mecanismos para a sua recolha, produção, atualização regular, circulação e partilha.

Os custos e as dificuldades organizativas destes procedimentos constituem muitas vezes entraves difíceis de ultrapassar. Assim, uma solução para a sua operacionalização pode passar pela criação dos observatórios locais de mobilidade envolvendo diversos atores/operadores de transporte e implicando-os no esforço da recolha. Parte da informação necessária é já hoje compilada pelos diferentes atores, implicando “apenas” o estabelecimento dos protocolos de aquisição e tratamento dessa informação.

No recente Plano de Ação para a Mobilidade Urbana da Comissão Europeia está já presente a intenção de lançamento de um estudo sobre o modo de melhorar a recolha de dados no domínio dos transportes, cuja monitorização permite à estrutura executiva:

- Verificar a implementação efetiva das ações previstas no Plano;
- Avaliar os efeitos das ações propostas e a respetiva contribuição para a prossecução dos objetivos definidos no Plano;
- Aferir o grau de alcance dos objetivos;
- Reajustar, se necessário, as intervenções.

O processo de monitorização pressupõe a constituição de um conjunto de indicadores relativos às diferentes temáticas do Plano, que devem aferir a realização das ações propostas e os efeitos dessas ações em função dos seus objetivos. A recolha e armazenamento dos dados devem conduzir a uma análise e síntese dos resultados, tendo como propósito a obtenção de conclusões e não uma mera constituição de uma base de dados.

O Plano deverá incluir um conjunto de indicadores comuns, nomeadamente os definidos no âmbito das Diretrizes Nacionais para a Mobilidade, os indicadores obrigatórios no âmbito do Programa Operacional Regional e um conjunto mais adaptado ao contexto de cada território específico.

O processo de monitorização assenta, assim, sobre a constituição de um conjunto de indicadores que, devem ser:

- Abrangentes e refletir os vários elementos e dimensões da mobilidade;
- Flexíveis de modo a permitirem adaptações locais, tendo em consideração as características específicas dos concelhos e das diferentes realidades territoriais em estudo (p.ex.: urbano / rural);
- Compreensíveis, utilizando uma metodologia replicável e não ambígua;
- Considerar a disponibilidade de dados existente, o custo de obtenção regular destes dados e a capacidade de operacionalização de cada município e da CIM (recursos humanos e financeiros); 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.

Apresentam-se, de seguida, um conjunto de indicadores, baseados em documentos de referência, nacional e europeia, no âmbito da Mobilidade. Estes indicadores devem dar resposta aos objetivos estratégicos do PAMUS que, entre outros aspetos, enquadram a Estratégia da Mobilidade.

A título de exemplo, apresentam-se os dez indicadores obrigatórios de transportes estabelecidos/utilizados no Reino Unido<sup>1</sup>, que devem ser combinados com indicadores locais:

---

<sup>1</sup>Fonte:

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/http://www.communities.gov.uk/localgovernment/performanceframeworkpartnerships/nationalindicators/>

1. Diminuição da percentagem de mortos ou feridos graves no total de acidentes rodoviários registados;
2. Diminuição da percentagem de crianças mortas ou gravemente feridas no total de acidentes rodoviários registados;
3. Velocidade média de viagem durante a hora de ponta da manhã;
4. Percentagem de rodovias principais onde a manutenção deve ser considerada;
5. Percentagem de rodovias não-principais onde a manutenção deve ser considerada;
6. Nível de acesso aos serviços e equipamentos por Transporte Público, a pé e de bicicleta;
7. Nível de acesso ao emprego por Transporte Público, a pé e de bicicleta;
8. Número de viagens em autocarro local e metro ligeiro;
9. Tempo de espera médio dos serviços de autocarros;
10. Modo de transporte habitual nas deslocações casa-escola, das crianças.

Os indicadores de monitorização obrigatórios no âmbito do PAMUS são os que se apresentam de seguida, em conformidade com o Programa Operacional Regional.

#### INDICADOR OBRIGATÓRIO

- Redução estimada dos gases com efeitos de estufa (ton./CO<sub>2</sub>)
- Planos de Mobilidade Urbana Sustentável implementados

Para além destes três indicadores de monitorização obrigatórios, apresentam-se, na tabela seguinte, exemplos de indicadores facultativos, por área temática que poderão ser utilizados como indicadores base para a constituição do Observatório da Mobilidade.

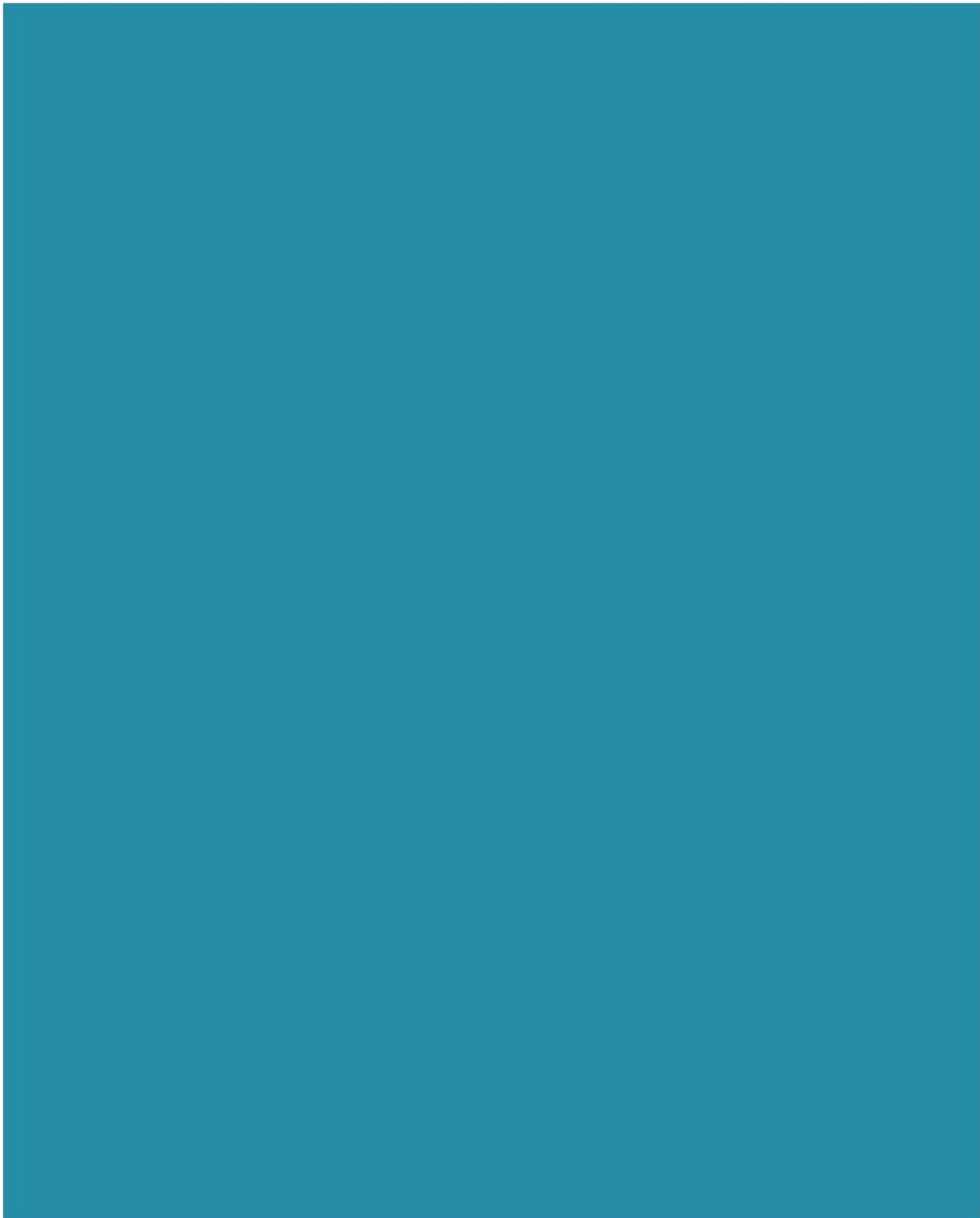
| ÁREA TEMÁTICA                    | INDICADOR FACULTATIVO  |
|----------------------------------|--|
| <b>Socio economia</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ População residente</li> <li>▪ População por grupos etários</li> <li>▪ Taxa de emprego</li> <li>▪ Rendimento familiar médio mensal por escalões</li> <li>▪ Taxa de motorização</li> </ul> |
| <b>Ordenamento do Território</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ População cidade central / População conurbação em que se insere</li> <li>▪ Superfície cidade central</li> </ul>  |

| ÁREA TEMÁTICA         | INDICADOR FACULTATIVO  |
|-----------------------|--|
|                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Densidade populacional da cidade central</li> <li>Superfície da conurbação</li> <li>Densidade populacional da conurbação</li> </ul>   |
| <b>Ambiente</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Emissões por Passageiro.km (Transporte Público Rodo e Ferroviário)</li> <li>Emissões por Veículo.km (Transporte Público Rodo e Ferroviário)</li> <li>Qualidade do Ar: Concentração de Contaminantes (NO2 e PM10)</li> <li>Dias por ano em que os valores limite de qualidade do ar não são cumpridos</li> <li>Idade média dos veículos (Transporte Individual e Transporte Público)</li> </ul>  |
| <b>Energia</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Venda de combustíveis por tipo</li> <li>Consumo de Energia Elétrica no setor dos transportes</li> <li>Evolução dos preços dos diferentes tipos de combustíveis e eletricidade</li> <li>Consumos de energia por passageiro.km (Transporte Público Rodo e Ferroviário)</li> <li>Consumos de energia por veic.km (Transporte Público Rodo e Ferroviário)</li> <li>Percentagem de veículos energias alternativas no total veículos</li> </ul>   |
| <b>Infraestrutura</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Extensão de estradas (Nacional e Municipal) por habitante e por superfície</li> <li>Extensão de via-férrea (pesada, ligeira e ultraligeira) por habitante e por superfície</li> <li>Volumes de tráfego nas vias concessionadas às Infraestruturas de Portugal</li> <li>Oferta de estacionamento pago na via pública</li> <li>Oferta de estacionamento público em parques (privado + concessionado)</li> <li>Nº de dísticos de residentes atribuídos</li> <li>Tarifas da 1ª hora na via pública</li> </ul> |
| <b>Serviços</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lugares.km oferecido por modo de Transporte Público</li> <li>Produção de serviços de transporte Público por modo</li> <li>Extensão das redes de transporte público por modo</li> <li>Densidade da rede de transporte público por modo, por habitante e por superfície</li> </ul>  |

| ÁREA TEMÁTICA   | INDICADOR FACULTATIVO   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Densidade da oferta de transporte público por modo e por habitante</li> <li>Densidade da oferta de transporte público por modo e por superfície</li> <li>Número paragens por km por modo de transporte público</li> <li>Extensão das faixas Bus</li> <li>Número de estações por linha</li> <li>Toneladas transportadas anualmente (regional; nacional; internacional)</li> <li>Toneladas transportadas por km</li> <li>Toneladas transportadas intra e inter-regiões</li> </ul>  |
| <b>Mobilidade</b>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de viagens por pessoa e por dia</li> <li>Tempo médio de duração das viagens casa-trabalho-casa</li> <li>Extensão das viagens casa-trabalho-casa</li> <li>Percentagem da população não móvel</li> <li>Repartição modal viagens casa-trabalho/escola-casa</li> <li>Percentagem das viagens por “outros motivos” no total viagens</li> <li>Distribuição de tráfego nacional por classes de distância</li> </ul>  |
| <b>Tecnologias</b>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de veículos de transporte público a operar com bilhética sem contacto</li> <li>Número de veículos particulares a usar GPS</li> <li>Número de paragens de Transporte Público com Sistemas de Informação</li> </ul>   |
| <b>Segurança e Satisfação</b>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nível de sinistralidade na rede rodoviária</li> <li>Acidentes fatais no transporte rodoviário</li> <li>Mortos e feridos por acidentes rodoviários</li> <li>Peões e ciclistas envolvidos em acidentes rodoviários</li> <li>Níveis de satisfação dos usuários dos serviços de transportes públicos</li> </ul>  |
| <b>Acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida em parque e na via pública</li> <li>Nº de veículos de transporte público com piso rebaixado</li> <li>Nº de veículos de transporte público com informação sonora</li> <li>Nº de paragens acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida</li> <li>Nº de paragens com informação adaptada a pessoas com necessidades especiais</li> <li>Nº de táxis adaptados a pessoas com mobilidade reduzida</li> <li>Nº de passagens de peões adaptadas a pessoas com</li> </ul> |

| ÁREA TEMÁTICA | INDICADOR FACULTATIVO  |
|---------------|--|
|               | <p>mobilidade reduzida</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Extensão da rede pedonal com percursos acessíveis superiores a 1,2m e 1,5m de largura</li></ul> |





Cofinanciado por:

