

<b>CÓDIGO DA AÇÃO</b>	OesteCIM.12.12
<b>DESIGNAÇÃO DA AÇÃO</b>	Interface de Torres Vedras
<b>TERRITÓRIO ABRANGIDO</b>	Freguesia de Santa Maria São Pedro e Matacães
<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<p>Tendo atualmente uma localização provisória é primordial proceder à implantação permanente da interface modal por forma a oferecer um serviço de qualidade e que satisfaça as necessidades dos utentes, intra-concelhias e regionais.</p> <p>Esta infraestrutura é entendida como um polo estruturante na rede de conexões viárias e urbanas, pretendendo-se criar uma referência de excelência promovendo também neste local as vivências urbanas e comunitárias. Assume papel estruturante na redefinição do paradigma de mobilidade e transportes da cidade de Torres Vedras, concorrendo para a prossecução de uma estratégia de baixo teor de carbono e de promoção da mobilidade urbana multimodal, ao:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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;</li> <li>▪ Reforçar a sua capacidade de resposta e importância enquanto interface de âmbito sub-regional, no quadro das ligações à AML;</li> <li>▪ 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.</li> </ul>
<b>DESCRIÇÃO</b>	<p>A nível regional Torres Vedras é um importante nó de ligação de transportes, os operadores apresentam carreiras que conectam as principais cidades a nível regional, nacional e internacional. Há ligações diretas todas as semanas para a Europa através da Eurolines.</p> <p>Assim, o novo interface de Torres Vedras prevê, três tipos de circulação: a do veículo rodoviário pesado, a do veículo rodoviário ligeiro e a pedonal. Num esforço continuado que este município tem vindo a fazer no sentido de tornar a cidade cada vez mais ciclável, a bicicleta será também integrada enquanto meio de transporte a servir este equipamento. A sua orgânica deverá preservar a independência entre os diversos tipos de circulação assegurando, simultaneamente, uma inter-relação harmoniosa, por forma a potenciar este equipamento como polo intermodal do concelho.</p> <p>A implantação deste equipamento terá em conta a sua envolvente, tanto paisagística – enquadramento do rio Sizandro, como construída – enquadramento com a Expotorres, sendo este um dos fatores que potenciará o equipamento como um novo polo comunitário da cidade de Torres Vedras.</p> <p>Este equipamento que se prevê contar com Park &amp; Ride, Bikestation e 1000 lugares de estacionamento funcionará como uma plataforma intermodal, capaz de garantir a organização funcional do sistema de transportes, fomentando a transferência dos utilizadores do Transporte Individual, para o TCR (Transporte Coletivo Rodoviário) e modos suaves. Deste modo procura-se aumentar a cota dos transportes coletivos e pedonal, em detrimento do transporte motorizado, que acarreta superiores emissões de carbono. A Interface encontra-se plenamente inserida no território urbano, pelo que possibilitará promover eficientemente os deslocamentos quotidianos dos utilizadores de TCR e contará com infraestruturas de apoio, capazes de fornecer todas as condições e conforto aos utilizadores.</p>

<b>INTERDEPENDÊNCIAS</b>	OesteCIM.12.01   OesteCIM.12.02   OesteCIM.12.03   OesteCIM.12.10   OesteCIM.12.13   OesteCIM.12.14   OesteCIM.12.17   OesteCIM.12.19   OesteCIM.12.21   OesteCIM.12.22
<b>ENTIDADES RESPONSÁVEIS</b>	Município de Torres Vedras
<b>TEMPORALIDADE</b>	Médio prazo
<b>HORIZONTE TEMPORAL</b>	2020
<b>TIPOLOGIA DE MEDIDA</b>	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território.

INDICADOR DE REALIZAÇÃO OBRIGATÓRIO	META 2018	META 2023
Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	0	1

INDICADOR DE RESULTADO OBRIGATÓRIO	META 2018	META 2023
Redução estimada dos gases com efeito de estufa (ton./CO <sub>2</sub> )	0,00	897,34

ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
Estudos e projetos	103 000,00 €
Ações imateriais	-
Empreitadas	1 889 272,00 €
Outras aquisições de serviços	-
Certificações	25 000,00 €
Custo de exploração	50 000,00 €
<b>Total</b>	<b>2 067 272,00 €</b>

FONTE DE RECEITA	
Financiamento	1 757 181,20 €
Receitas próprias	310 090,80 €
Empréstimos	-
<b>Custo</b>	<b>2 067 272,00 €</b>