

CIM | RC

A FORÇA QUE NOS UNE!

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

PLANO DE AÇÃO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Cofinanciado por:

CENTRO 2020



UNIÃO EUROPEIA

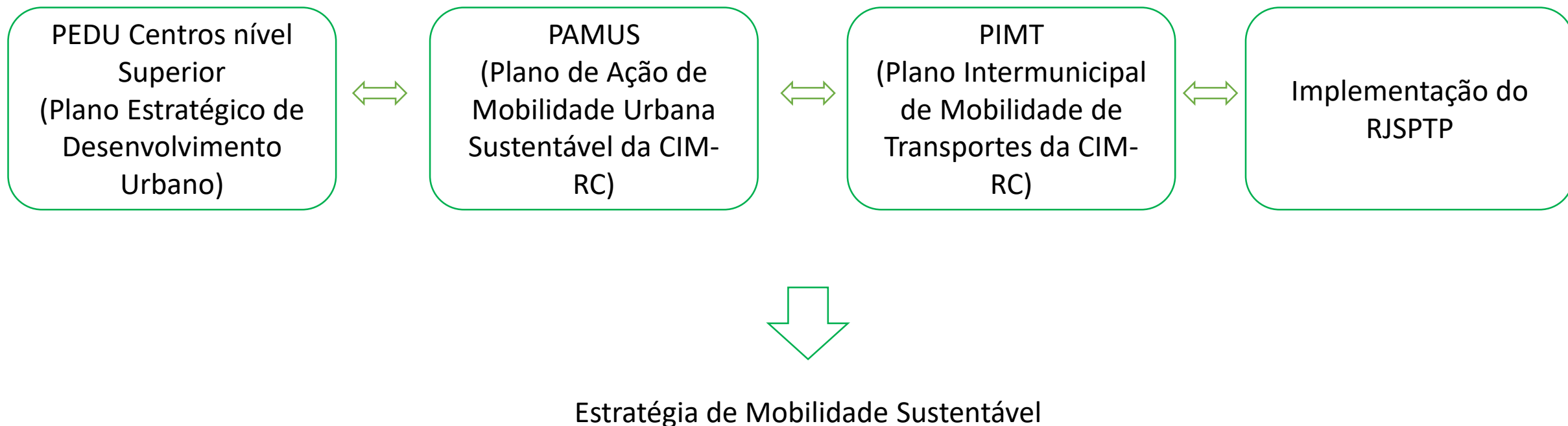
Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional

Águeda, 07 de abril de 2017

ÍNDICE

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA CIM-RC



- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS

- Houve um aumento do uso do veículo privado e um decréscimo da utilização do transporte público com elevadas consequências a nível ambiental e económico.
- O setor dos transportes contribui com cerca de 25% para o total das emissões de CO₂ em Portugal.



- Necessidade de um sistema de mobilidade mais abrangente e coerente com o nível de exigência da procura de transportes, a par da valorização ambiental e da efetiva noção das consequências das emissões de GEE .
- Consciencialização e procura de medidas mitigadoras e alternativas que tenham em conta a preservação da qualidade do ar, com reflexo qualitativo no património paisagístico, histórico e cultural.



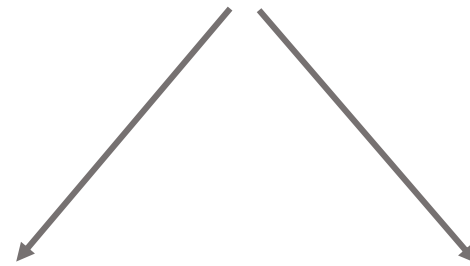
- **Plano de Ação (PAMUS)** para mobilidade mais limpa e sustentável, que por um lado reduza os GEE e por outro incentive o **aumento da quota do transporte público e dos modos suaves**, em particular, nas deslocações urbanas associadas à **mobilidade quotidiana => Prioridade de Investimento 4.5**

II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS

O acesso ao financiamento no âmbito da mobilidade sustentável só é conseguido através de um plano que enquadre as ações necessárias para atingir as metas > PAMUS da NUT III – Região de Coimbra

**Articulação com as ações dos
Municípios com PEDU:**

Cantanhede, Coimbra, Figueira
da Foz e Oliveira do Hospital




Mobilização de ações dos outros Municípios:

Arganil, Condeixa-a-Nova, Góis, Lousã, Mealhada,
Mira, Miranda do Corvo, Montemor-o-Velho, Mortágua,
Pampilhosa da Serra, Penacova, Penela, Soure,
Tábua, Vila Nova de Poiares

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. **ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS**
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. **ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT**
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

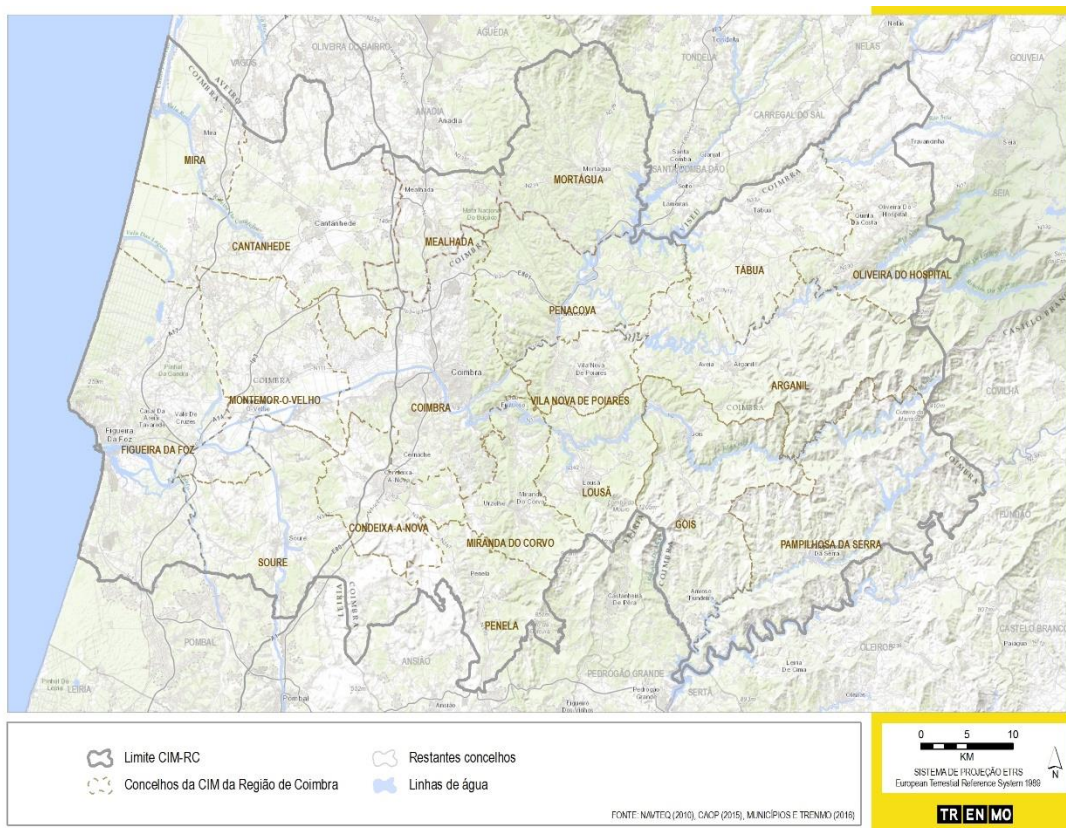
Fases de elaboração do PAMUS

- 
- . Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico
 - . Fase 2 – Construção de Cenários, Objetivos e Estratégia
 - . Fase 3 – Formulação e Avaliação de Propostas
 - . Fase 4 – Programa de Ação

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

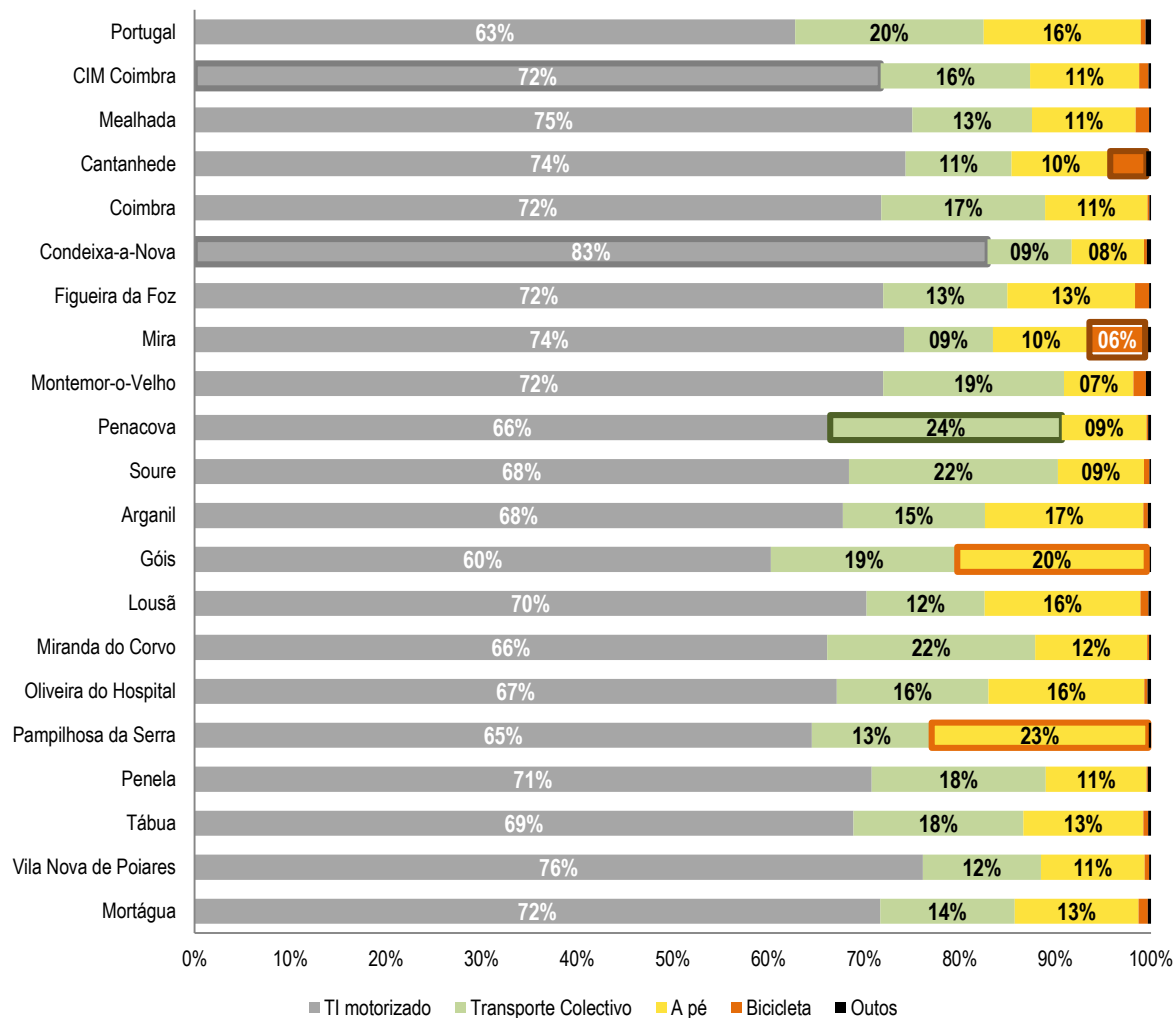
A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Território heterogéneo de 19 municípios



- Cidade de Coimbra é o elemento âncora e agregador deste território;
- Houve um decréscimo da população: população residente de 472.131 em 2001 para 447.936 em 2013
- 250 mil fluxos diários entre casa-trabalho e entre casa-escola;
- 76% da população residente na CIM-RC estuda ou trabalha dentro do município de residência;
- Apenas 17% dos residentes sai do município de residência para outro município dentro da CIM;

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO



Modo de transporte entre casa-trabalho e entre casa-escola

- Forte dependência do uso do automóvel: 79% dos trabalhadores e 55% dos estudantes
- Fraca expressão do Transporte Coletivo;
(Ex: Condeixa-a-Nova, V. N. Poiares, Mealhada, Cantanhede, Mira)
- Fraca expressão dos modos suaves;
(Ex: Montemor-o-Velho, Condeixa-a-Nova, Penacova, Soure)

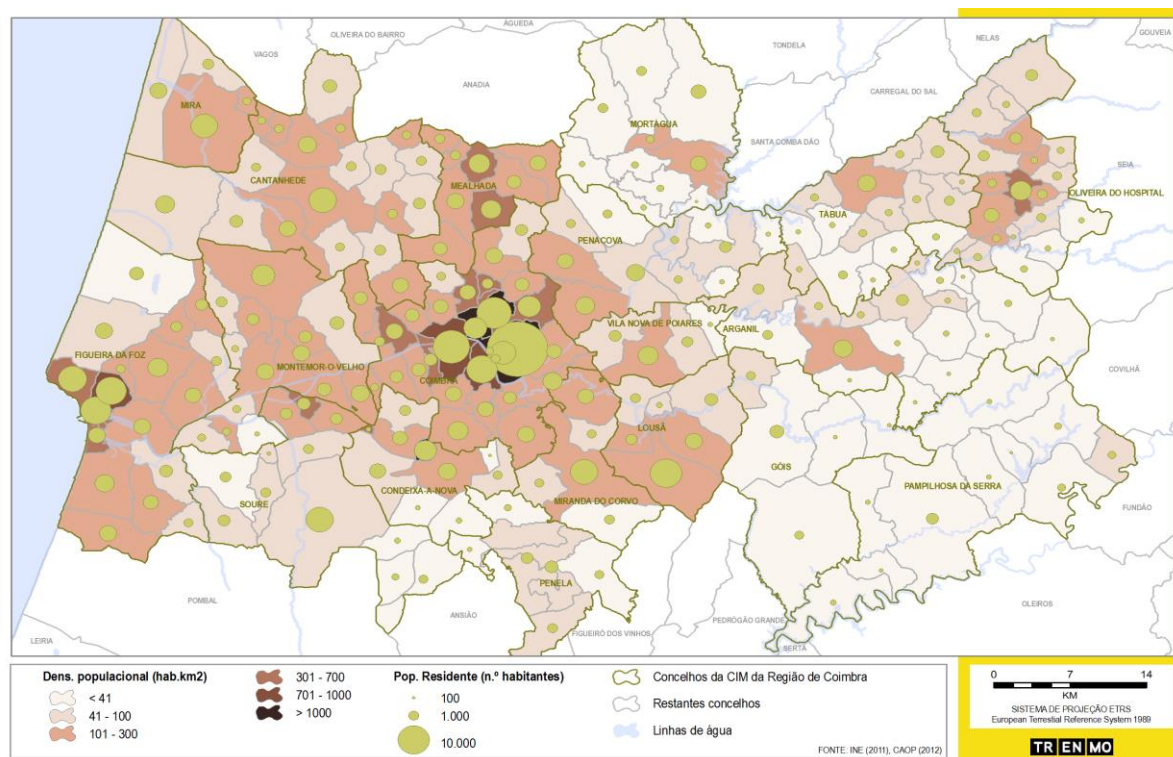
A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

CARACTERIZAÇÃO DAS SEGUINTE COMPONENTES:

- a) Enquadramento geográfico/territorial/populacional,
- b) Infraestrutura rodoviária e padrões de mobilidade,
- c) Sistema de transporte público,
- d) Modos suaves,
- e) Interfaces e intermodalidade,
- f) Segurança rodoviária,
- g) Estacionamento e tráfego,
- h) Sistemas de Transporte Inteligentes.

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

a) Enquadramento geográfico/territorial/populacional



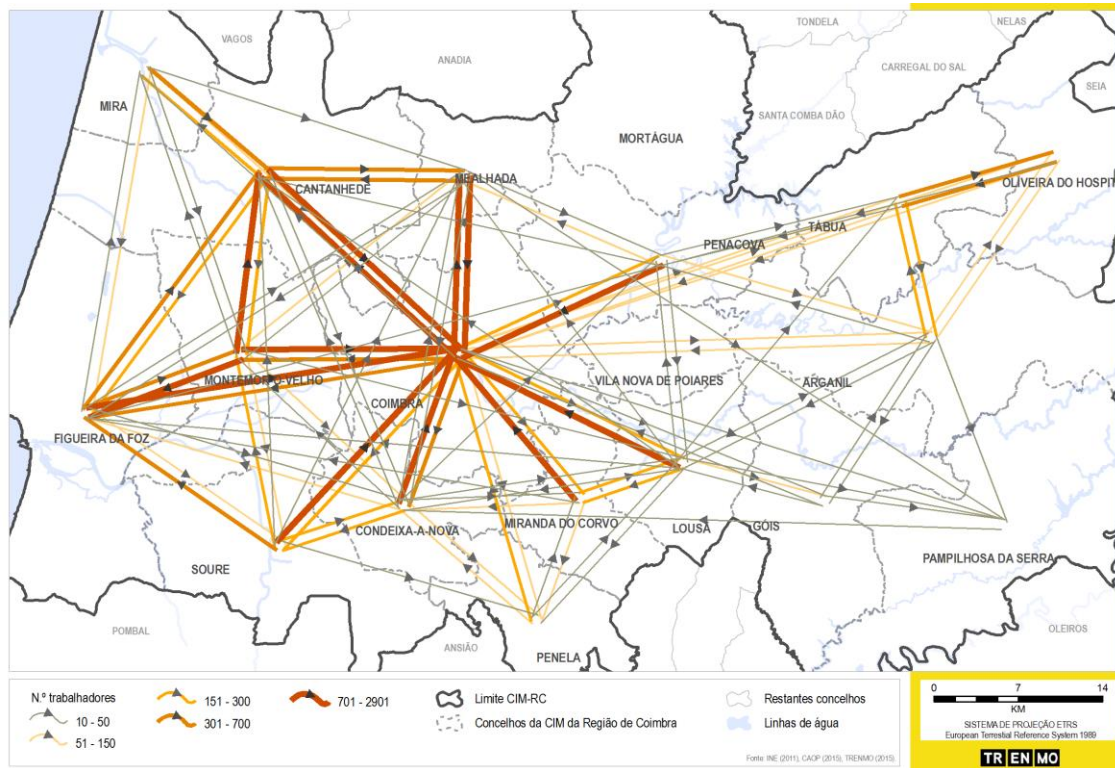
Concelhos da antiga NUT III do Baixo Mondego, juntamente com a Mealhada, apresentam uma elevada concentração populacional e áreas de grande densidade, destacando-se Coimbra e Figueira da Foz com elevado cariz urbano;

No setor interior reúnem-se os concelhos do antigo Pinhal Interior Norte, juntamente com Mortágua com territórios de baixa densidade.

A FORÇA QUE NOS UNE!

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

b) Infraestrutura rodoviária e padrões de mobilidade

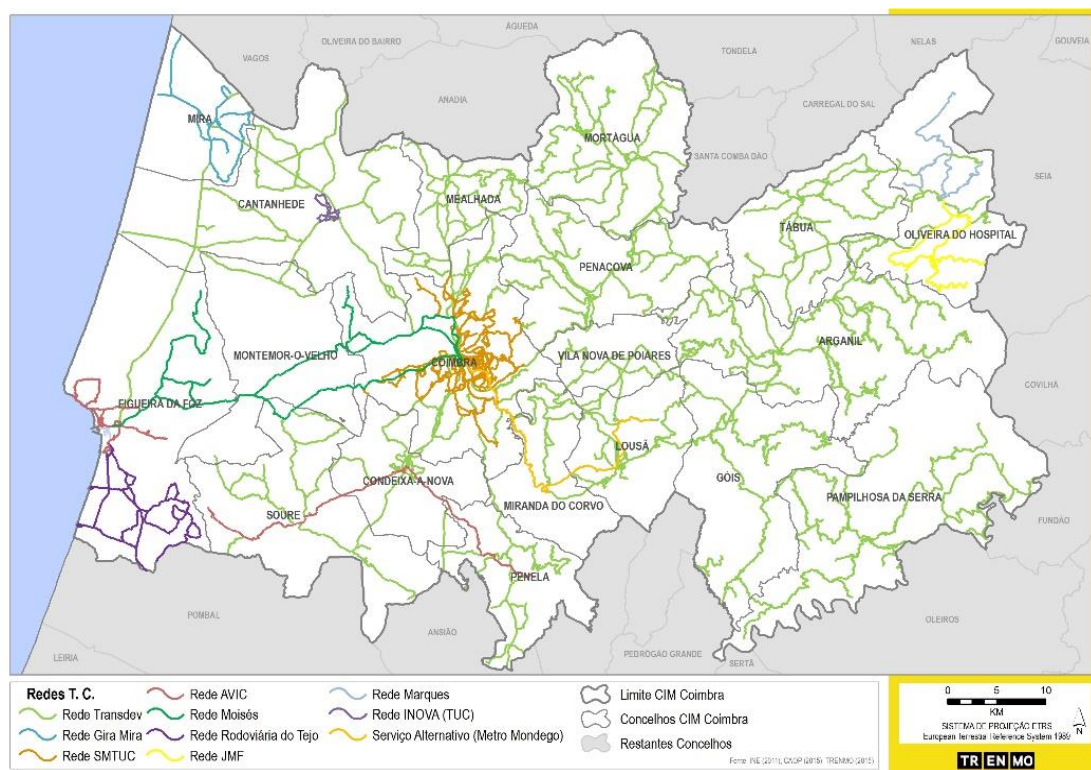


O Município de Coimbra é o principal destino dos fluxos pendulares intra-CIM da população que sai do município de residência, com motivo de trabalho ou estudo, devido à centralidade de equipamentos e serviços da cidade, e por isso com maior dinâmica económica .

Fluxos intra-CIM-RC de entrada e saída de trabalhadores, por concelho.

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

c) Sistema de transporte público



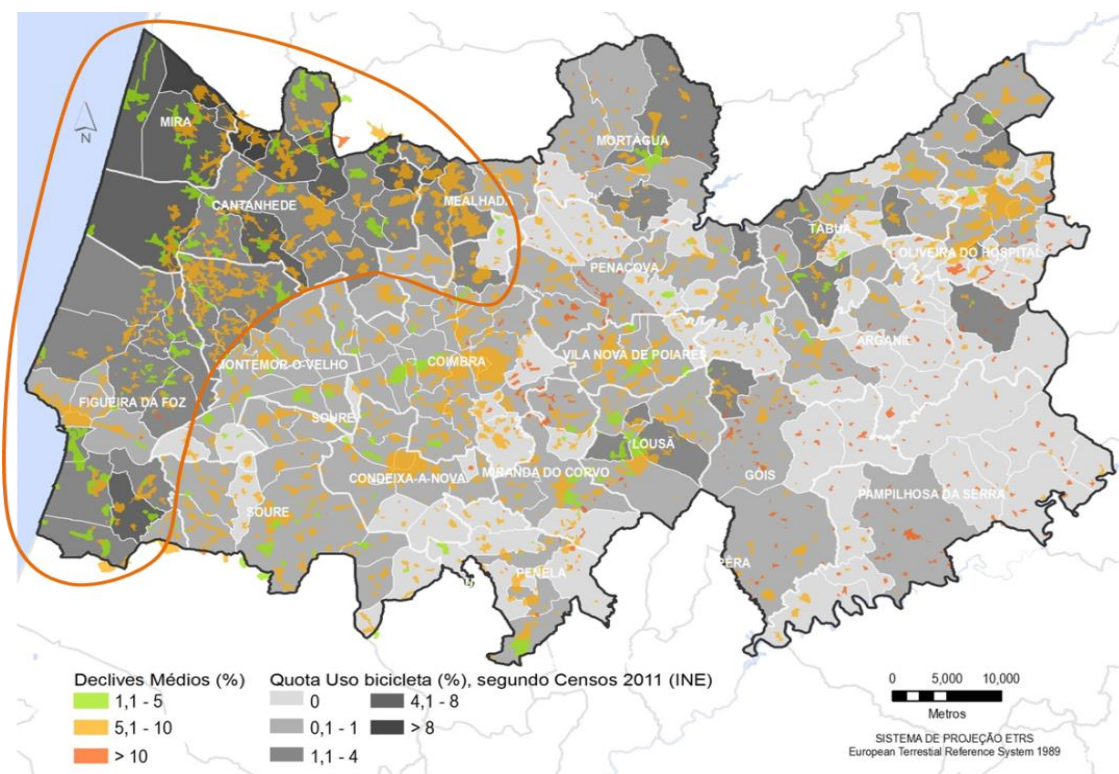
Operadores de transporte coletivo rodoviário

- Existem no território da CIM-RC 9 operadores de transporte coletivo rodoviário que prestam serviços de ligação de carácter intraconcelhio e interconcelhio;
- Operam em regime de concessão;
- O grupo Transdev apresenta-se em situação de exclusividade em alguns concelhos; operador dominante

A FORÇA QUE NOS UNE!

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

d) Modos suaves



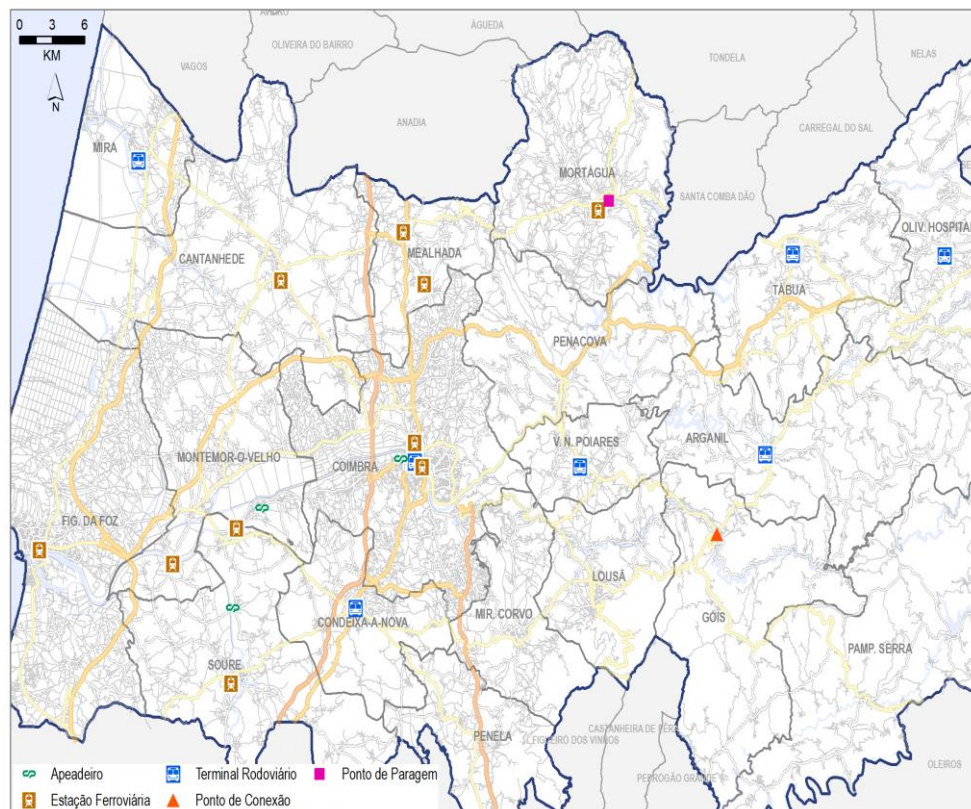
A CIM-RC apresentam ainda uma proporção de movimentos diários em bicicleta muito reduzida, mas superior ao que se verifica na média do País: CIM-RC com 1% destes movimentos feitos em bicicleta, contra 0,5% de média em Portugal;

Destaque para os municípios de Mira e Cantanhede onde a bicicleta é um modo de transporte popular nas viagens pendulares.

É ainda interessante verificar que a proporção de trabalhadores que usam a bicicleta é maior do que a proporção de estudantes.

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

e) Interfaces e intermodalidade



Tipologia de interfaces

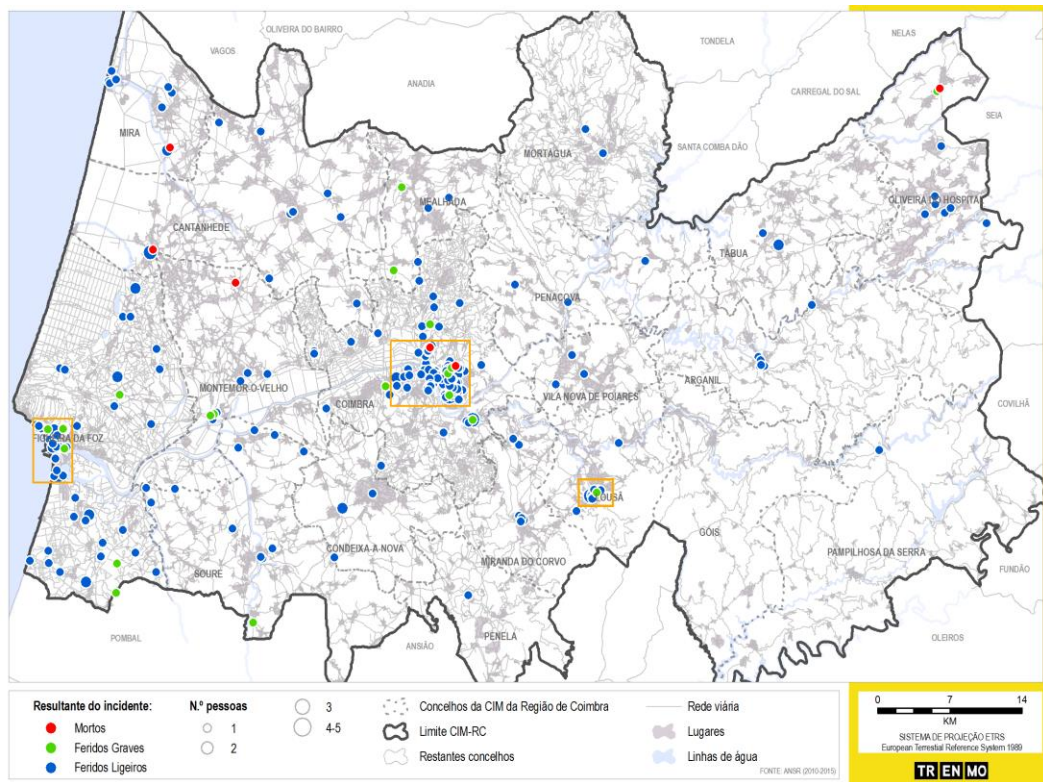
A atual rede de interfaces no território da CIM apresenta debilidades:

- na garantia de condições de acessibilidade para pessoas de mobilidade reduzida;
- no reatamento com o modo ciclável;
- na inserção urbana;
- na disponibilização de informação ao público e infraestruturas de apoio;

A FORÇA QUE NOS UNE!

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

f) Segurança rodoviária



Análise do número de atropelamentos e dos locais das ocorrências, de forma a perceber se há um padrão que revele locais onde se deverão implementar medidas mitigadoras de sinistralidade.

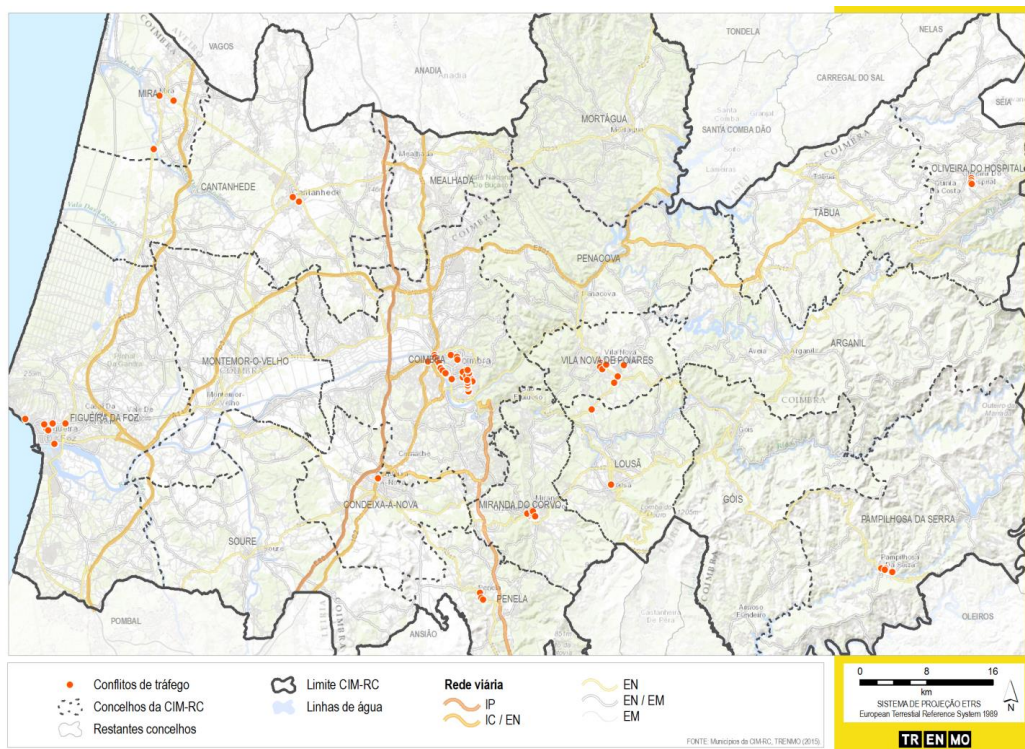


- Os concelhos com o maior número de incidentes desta natureza são Coimbra e Figueira da Foz (maior área urbana)
- Apesar de haver outros concelhos com números relevantes, estes são bastante inferiores, destacando-se a Lousã e Cantanhede com 18 e 13 atropelamentos (últimos 5 anos).

A FORÇA QUE NOS UNE!

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

g) Estacionamento e tráfego



- A gestão do estacionamento é fundamental na gestão do transporte público;
- Coimbra é o concelho com maiores desafios na política de gestão do estacionamento;
- A par da análise do estacionamento é ainda necessário um diagnóstico das infraestruturas viárias.



Necessidade de criação de medidas que permitam a minimização ou redirecionamento dos principais fluxos de tráfego.

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

h) Sistemas Inteligentes de Transporte

Os SIT poderão ser preponderantes para o fomento da intermodalidade, nomeadamente em articulação com a lógica das interfaces, que englobam e propiciam o uso de diferentes modos de transporte.



Informação recolhida junto dos municípios:

- controlo da sinalização de trânsito;
- limites variáveis de velocidade permitida e deteção automática de velocidade;
- gestão dos lugares de estacionamento;
- sistemas de taxas de utilização de estradas.

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

ANÁLISE SWOT

Pontos Fortes

- Existência de municípios com densidades populacionais acima da média nacional (centros urbanos de Coimbra, Mealhada, Figueira da Foz, Lousã e Condeixa)
- Existência de importantes equipamentos de saúde de ensino superior localizados maioritariamente em Coimbra e ainda o Instituto Politécnico de Coimbra em Oliveira do Hospital.

Pontos Fracos

- Zonas de elevada dispersão territorial e baixa densidade populacional em alguns municípios (Pampilhosa da Serra, Góis, Arganil e Mortágua) - maior distância média a percorrer e pouca concentração na procura;
- Forte dependência do transporte escolar para a prestação do transporte público, com a diminuição da oferta do serviço fora do período letivo.

Oportunidades

- O Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) implica a contratualização do serviço e permite reequacionar a cobertura e a frequência da rede, bem como a integração tarifária;
- Elevada % de utilização do transporte individual nas freguesias adjacentes aos centros urbanos principais, indicando o potencial de transferência modal para o transporte público;

Ameaças

- Dispersão da atividade industrial;
- Inexistência de uma plataforma modal em alguns municípios reduzindo a atratividade do transporte público.

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA**
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A FORÇA QUE NOS UNE!

**B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS,
OBJETIVOS E ESTRATÉGIA**

CIM|RC

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

LINHAS DE ORIENTAÇÃO E PRINCÍPIOS ESTABELECIDOS

Os objetivos devem ser consistentes com as linhas de orientação e os princípios estabelecidos nas Diretrizes Nacionais para a Mobilidade ao nível de:

- Garantia da acessibilidade para todos, tanto na inclusão territorial, social e física, considerando os diversos modos de transporte;
- Assegurar a eficiência do sistema de acessibilidades, reconhecendo a diversidade da procura e adaptando a oferta;
- Sustentabilidade económica com vista à estabilidade da oferta tendo por base um modelo global de financiamento;
- Redução dos impactos negativos da mobilidade através da redução do volume global de viagens, da transferência para modos mais limpos e seguros;
- Redução dos custos de externalidades;
- Criação de boas condições para os modos suaves, através do investimento na infraestrutura, e promoção de estilos de vida mais saudáveis;
- Racionalização do uso do transporte individual, hierarquizando as redes rodoviárias, promovendo a transferência modal;
- Promover a integração abrangente do sistema de mobilidade – física (particularmente nos interfaces), tarifária, lógica (informação e integração de horários) e institucional (facilitando a regulação e operacionalização);
- Assegurar a participação pública, desde o início do planeamento, aumentando a transparência das decisões

A FORÇA QUE NOS UNE!

**B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS,
OBJETIVOS E ESTRATÉGIA**

CIM|RC

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- Melhoria da eficiência e da eficácia do transporte de pessoas e bens;
- Promoção de uma harmoniosa transferência para modos de transporte mais limpos e eficientes;
- Garantia de um sistema de acessibilidades e transportes mais inclusivo;
- Redução das emissões de GEE, do ruído e do consumo de energia.

A mudança do sistema de mobilidade assenta em **duas racionalidades**:

- do ponto de vista do utilizador pretende-se reduzir os custos de transporte, através de maior eficiência, e aumentar a conveniência, através da melhoria da intermodalidade;
- do ponto de vista do setor público, e em alinhamento com a Estratégia 2020 e com o atual quadro comunitário, é fundamental reduzir as emissões GEE associadas à mobilidade dos cidadãos.

A FORÇA QUE NOS UNE!

**B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS,
OBJETIVOS E ESTRATÉGIA**

CIM|RC

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

**OBJETIVOS
OPERACIONAIS**

A. Incremento dos modos suaves, particularmente em contextos urbanos

B. Reforço da intermodalidade (interfaces e integração bilhética)

C. Melhoria da oferta e fiabilidade do transporte público

D. Segurança rodoviária e acalmia de tráfego

E. Adoção de sistemas de informação ao público

F. Adoção de medidas de gestão de tráfego e estacionamento

G. Adoção de soluções de mobilidade específicas para territórios de baixa densidade

H. Gestão da mobilidade

I. Sistemas de transporte inteligentes

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS**
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

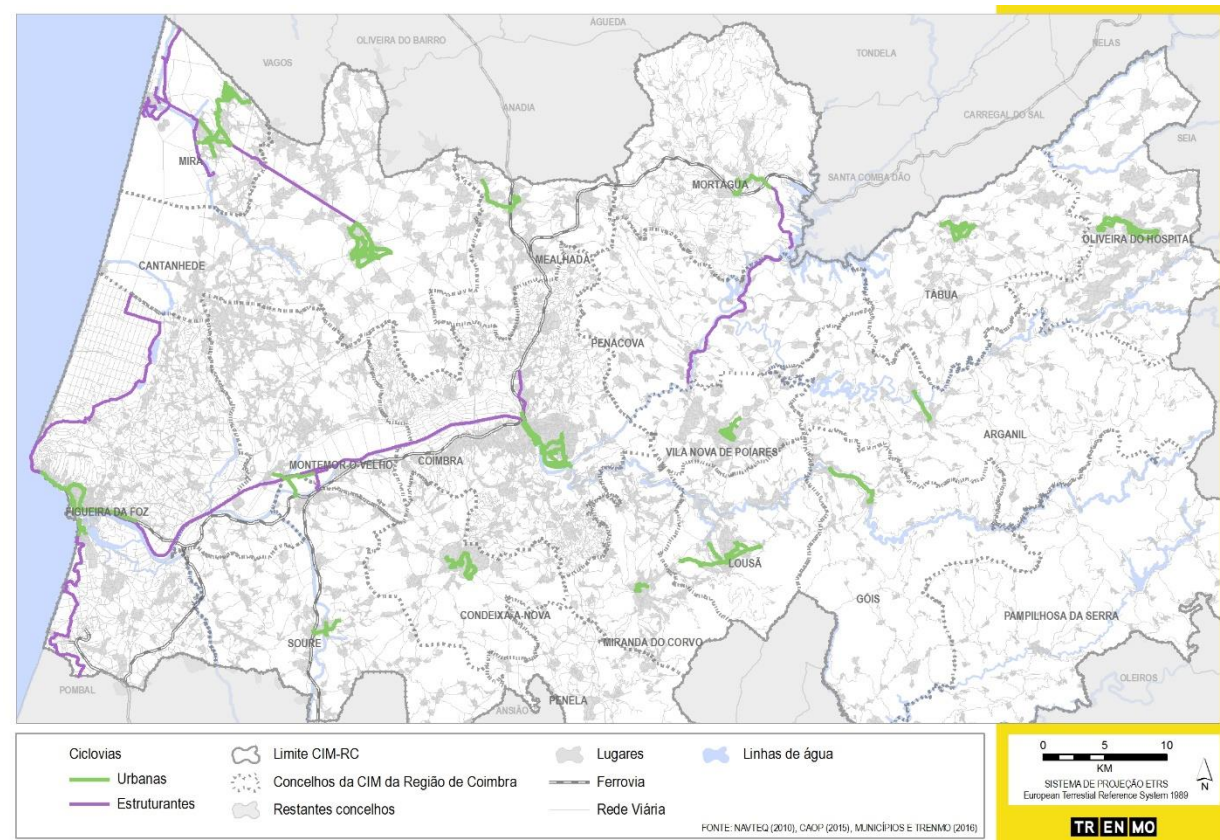
A. INCREMENTO DOS MODOS SUAVES

A.1| ESTRUTURAÇÃO DE UMA REDE CICLÁVEL

Objetivo: ligação entre os principais pontos geradores e atratores de movimentos pendulares, assim como aos eixos estruturantes de ligação aos centros urbanos.

Ciclovias Urbanas propostas

Arganil	Figueira da Foz
Cantanhede	Góis
Coimbra	Lousã
Condeixa-a-Nova	Mealhada
Mortágua	Mira
Oliveira do Hospital	Miranda do Corvo
Soure	Montemor-o-Velho
Tábua	
Poiares	



Espaços cicláveis urbanos e estruturantes propostos para o território da CIM-RC

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

A. INCREMENTO DOS MODOS SUAVES

A.2| REDE PEDONAL ESTRUTURANTE E ACESSÍVEL



Ex: Escadas rolantes em Montemor-o-Velho

- Criação e requalificação de caminhos pedonais;
- Inserção de meios mecânicos para aumentar a acessibilidade em situações de declives muito acentuados ;
- Criação de pontes pedonais e clicáveis que minimizem impactos criados por barreiras naturais (ex: rio Mondego em Coimbra) ou humanas (ex: IC2 em Condeixa).

A FORÇA QUE NOS UNE!

**C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO
DE PROPOSTAS**

A. INCREMENTO DOS MODOS SUAVES

A.3| SISTEMAS DE BICICLETAS PARTILHADAS

Integração de lógicas multimodais do tipo Bicicleta/Transporte Público ou Bicicleta/Transporte Público/Pedonal



Melhoramento dos pontos de contacto junto dos principais interfaces modais pólos de atração de deslocações (Centro Cidades, Estabelecimentos de Ensino, Equipamentos Desportivos, Equipamentos de Saúde).



Implementação especialmente em Arganil, Cantanhede, Coimbra, Figueira da Foz, Oliveira do Hospital e Tábua

A FORÇA QUE NOS UNE!

**C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO
DE PROPOSTAS**

A. INCREMENTO DOS MODOS SUAVES

A.4| LIGAÇÃO ÀS CENTRALIDADES ENVOLVENTES EM MODOS SUAVES

- Criação de uma ligação pedonal e ciclável entre Mira e Cantanhede (proximidade física e ligação em termos funcionais dos municípios);
- Organização com a rede de caminhos cicláveis estruturantes de ligação entre as principais localidades do vale do Mondego, que deverá coincidir com o projeto da Ciclovia do Mondego, prevendo ramificações para os centros urbanos contíguos e principais pontos de interesse ao nível da mobilidade pendular;
- Análise da introdução de uma ciclovia que faça a ligação entre Penacova e a Agueira pela EN2, num percurso de cerca de 15 km junto ao rio Mondego.

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

CIM|RC

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

A. INCREMENTO DOS MODOS SUAVES

A.5| PROMOÇÃO DOS MODOS SUAVES PARA AS LIGAÇÕES CASA – ESCOLA

- Realização de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas;
- Introdução projetos piloto de circuitos *pedibus* ou *bikebus*, agregando a procura e possibilitando melhores condições de segurança (sensibilização da população desde as idades mais jovens).



Exemplos de ações de pedibus e bikebus

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

CIM|RC

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

B. REFORÇO DA INTERMODALIDADE

B.1| INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA DOS SISTEMAS DE BILHÉTICA

- Criação de um sistema de integração bilhética e tarifária dos diversos operadores de transporte público;
- Criação de títulos de transporte multimodais.



B. REFORÇO DA INTERMODALIDADE

B.2| HIERARQUIZAR E CONSOLIDAR A REDE DE INTERFACES

- Consolidação dos principais interfaces como ponto fomentador e facilitador da intermodalidade, estabelecendo claramente os pontos de entrada na CIM-RC
- Criação de interfaces em Coimbra, Condeixa-a-Nova, Góis, Penacova, Soure e Vila Nova de Poiares.

Melhoria das condições de rebatimento entre os diversos modos de transporte público, ferroviário, rodoviário urbano e suburbano;



A qualificação da inserção das interfaces no tecido urbano contribui ainda para a atratividade do transporte público, através da melhoria do rebatimento dos modos suaves.

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

B. REFORÇO DA INTERMODALIDADE

B.3| MELHORIA DO REBATIMENTO DOS MODOS SUAVES NAS INTERFACES

Melhoria das condições de rebatimento das redes de modos suaves nas paragens de transporte público



Boas condições na infraestrutura pedonal nas zonas das paragens e estacionamento de bicicletas junto das paragens.



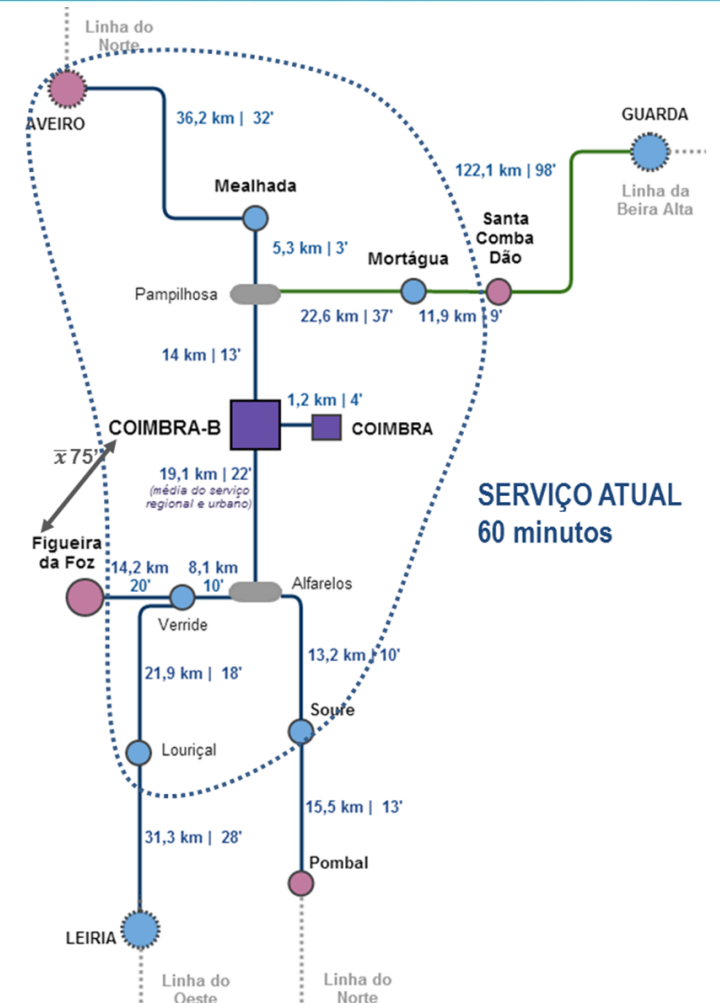
C. MELHORIA NA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

C.1| MELHORIA DO SERVIÇO FERROVIÁRIO

- Organização de um verdadeiro serviço de Comboios Urbanos de Coimbra da CP que faça o transporte de passageiros de forma eficaz dentro de um raio de 60 minutos desde Coimbra-A;
- Reativação do ramal da Beira Alta.

C.2| REORGANIZAÇÃO DA OFERTA DE TRANSPORTE COLETIVO

- Reorganização da rede de transporte público assim como o melhoramento dos tempos de percurso entre Coimbra e os restantes municípios da CIM;
- Concretização do projeto do Metro do Mondego;
- Execução de linha de elétrico (em Coimbra);
- Introdução de mini autocarros elétricos (Arganil, Tábua e Vila Nova de Poiares).



C. MELHORIA NA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

C.3| COMPATIBILIZAÇÃO DAS REDES URBANAS E SUBURBANAS

Os diferentes tipos de serviço de transporte público, suburbano e urbano, devem funcionar numa lógica de compatibilização e não de concorrência.



- Esta medida deverá ser aplicada em todos os municípios onde se sobrepõe a oferta de cariz urbano e interurbano. Os operadores devem funcionar numa ótica de compatibilização, e não de concorrência (ex: Coimbra, Cantanhede, Condeixa, Figueira da Foz e Lousã)
- Propõe a introdução de novas linhas urbanas: Arganil, Tábua e Vila Nova de Poiares.

C. MELHORIA NA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

C.4| ESTRUTURAÇÃO DE CORREDORES URBANOS

- Criação de novos corredores BUS (particularmente em Coimbra)

C.5| REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO TIPO "EXPRESSO"

Repensar algumas das conexões existentes de modo a incluir sedes de concelho não providas desta oferta, especialmente aquelas que não estão servidas pelo modo ferroviário e que, por isso, não possuem ligações diretas de longo curso.

C. MELHORIA NA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

C.6| MELHORIA DAS CONDIÇÕES OPERACIONAIS DO TRANSPORTE PÚBLICO

- Redução dos conflitos entre o transporte individual nas paragens de transporte público;
- Melhoria das condições de rebatimento dos modos suaves nas áreas envolventes às paragens;
- Melhoria da acessibilidade pedonal.

C.7| INTEGRAÇÃO ORGANIZACIONAL DA GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Para atingir este objetivo é fundamental a dotação de recursos técnicos na CIM RC para gestão das redes de transporte público

D. SEGURANÇA RODOVIÁRIA E ACALMIA DE TRÁFEGO

D.1| HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

Hierarquização viária, capaz de separar tipos de tráfego e fluxos:

- Revisão das tarifas na A14 (ligação da Figueira da Foz a Coimbra) e A13 (ligação de Penela, Miranda do Corvo, Condeixa-a-Nova a Coimbra);
- Conclusão do IC6 de ligação de Tábua a Oliveira do Hospital;
- Construção de uma alternativa à Estrada da Beira;
- Ligação rodoviária de Vila Nova de Poiares ao IP3;
- Nova ligação à sede de concelho de Condeixa-a-Nova a partir da EN1/IC2;
- Requalificação da Estrada Nacional 344;
- Criação de uma variante Malhada do Rei – Pampilhosa da Serra;
- Melhoria dos acessos viários a Alfarelos;
- Avaliação de um corredor de ligação de Tábua à N337.

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

D. SEGURANÇA RODOVIÁRIA E ACALMIA DE TRÁFEGO

D.2| MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO

- Sinalização de passadeiras;
- Semaforização da passadeiras temporizadas;
- Semaforização de passadeiras acionadas pela velocidade;
- Introdução de bandas sonoras ou lombas;
- Elevação da passadeira, nivelando os atravessamentos pedonais;
- Estreitamento da via e diminuição do tempo de exposição do peão.



D. SEGURANÇA RODOVIÁRIA E ACALMIA DE TRÁFEGO

D.3| PLANO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

- Preparação de planos municipais de segurança rodoviária segundo a regulamentação criada pela ANSR (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária)



Melhoria do desempenho em termos de segurança rodoviária.

D.4| REFORÇO DA SINALIZAÇÃO

- Clarificar as relações hierárquicas entre as vias, direcionando os fluxos para as vias com maior capacidade e estabelecendo os pontos de entrada nos centros urbanos bem como os acessos aos principais geradores e pontos de visita.
- Reforçar a sinalização nos municípios de Coimbra, Montemor-o-Velho, Penacova e Vila Nova de Poiares.

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

E. ADOÇÃO DE SISTEMAS DE INFORMAÇÃO AO PÚBLICO

E.1| DESENVOLVIMENTO DE SOLUÇÕES INTEGRADAS DE INFORMAÇÃO AO PÚBLICO EM TEMPO REAL: MOBILIDADE DIGITAL

Meios Físicos



Painel de informação sobre o tempo de espera até à passagem do próximo veículo na paragem

Meios Digitais



Aplicação móvel dos Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC)

F. ADOÇÃO DE MEDIDAS DE GESTÃO DE TRÁFEGO E ESTACIONAMENTO

F.1| ESTUDO E DEFINIÇÃO DE UMA POLÍTICA DE GESTÃO DO ESTACIONAMENTO (TARIFA E MODELO DE GESTÃO)

Desenvolvimento de uma política de estacionamento, taxando na via e criando bolsas de estacionamento gratuito complementares apoiadas por um sistema de direcionamento.



Em Cantanhede e Coimbra recomenda-se a realização de estudos e definição de uma política de gestão do estacionamento.

F.2| PLANOS ESPECIAIS DE ESTACIONAMENTO

- Planos de gestão do estacionamento e circulação rodoviária junto às praias/zonas naturais (ex: Praia de Mira, Quiaios, Figueira da Foz)
- Planos de gestão do estacionamento e circulação rodoviária para grandes eventos (ex: Expofacic)

F. ADOÇÃO DE MEDIDAS DE GESTÃO DE TRÁFEGO E ESTACIONAMENTO

F.3| INTRODUÇÃO DE BOLSAS DE ESTACIONAMENTO PERIFÉRICAS

- Definição e sinalização de bolsas de estacionamento;
- Parques de estacionamento de Pesados (ex: aplicação em Vila Nova de Poiares).



Solução de Park&Ride associada ao transporte rodoviário

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

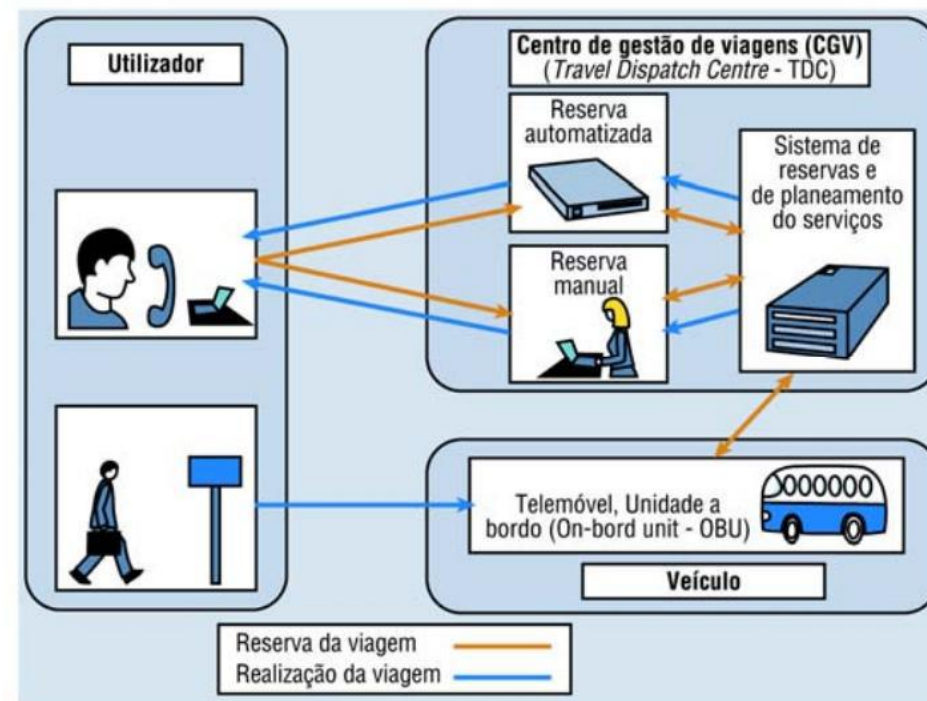
G. ADOÇÃO DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE ESPECÍFICAS PARA TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE

G.1| INTRODUÇÃO DO TRANSPORTE FLEXÍVEL

Necessidade de reserva prévia por parte do potencial utilizador e flexibilidade de pelo menos uma das seguintes dimensões: itinerários, horários, paragens e tipologia do veículo

Objetivos:

- Aumento da cobertura da rede de transporte coletivo existente, em áreas deficitárias ou inexistentes;
- Otimização dos serviços de transporte público existentes;
- Atração de novos públicos que não tenham acesso ao transporte público;



A FORÇA QUE NOS UNE!**C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E
AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS****G. ADOÇÃO DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE ESPECÍFICAS PARA
TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE****G.2| EXPANSÃO DA REDE DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS**

- Expansão da rede de pontos de carregamento rápido a todas as sedes de concelho.

Coimbra concentra a totalidade dos postos de carregamento. No entanto, não existem pontos de carregamento rápido.



A FORÇA QUE NOS UNE!
C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E
AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

H. GESTÃO DA MOBILIDADE

- Planos de Ação Local
- Programas Consciencialização e Sensibilização
- Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas e Zonas Industriais
- Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas
- Observatório da Mobilidade



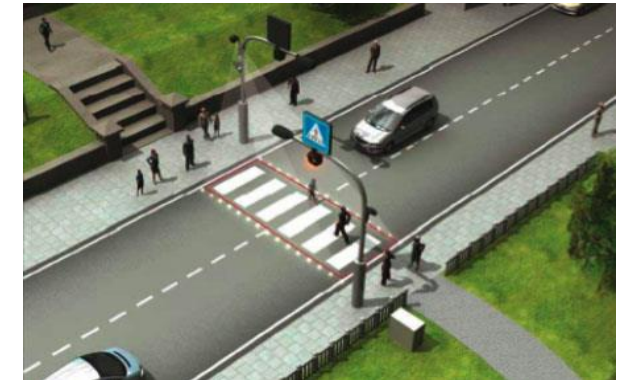
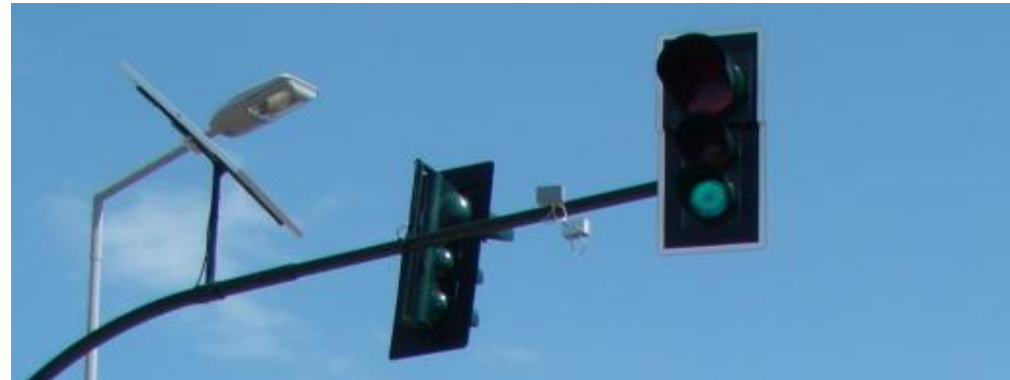
A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

I. SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES

I.1| Adoção de Sistemas Inteligentes de Controlo de Tráfego:

- Sistema de monitorização e controlo de semáforos, de tráfego ou de acesso a zonas de tráfego limitado;
- Sistema de gestão do estacionamento.



- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO**
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

Programa de Ação:

Apresentação das Fichas de Ação:

- Identificação concreta e objetiva das ações a desenvolver;
- Calendário de execução;
- Estimativa de custos;
- Contributo estimado para as metas de realização e quantificação de resultados.

COIMBRA

Ficha de Ação 1 – Coimbra

MEDIDA INTERVENÇÃO	
Designação da Medida	REDE CICLÁVEL URBANA EM COIMBRA
Objetivos Operacionais	A.1) Estruturação de uma rede ciclável urbana
Promotor	Município de Coimbra
Identificação e caracterização sumária	<p>O troço Coimbra-B / Vale das Flores / Portela, espinha dorsal da rede ciclável de Coimbra, inicia-se junto da atual estação ferroviária e futuro interface de Coimbra-B e segue em canal próprio ao longo da Av. Marginal até à Ponte-Agude. Neste ponto atravessa para a margem esquerda do Mondego, através de uma estrutura a construir sobre o Rio Mondego, ancorada na passagem existente à cola baixa na Ponte-Agude e que se destinará ao trânsito de peões e bicicletas. O percurso ciclável duplica-se ao longo das margens do rio, seguindo, na margem direita, pela Av. Cidade de Aeminium até à estação ferroviária de Coimbra-A, passando junto à Beira da cidade, importante polo de comércio e serviços, ao longo da Av. Navarro, Largo da Portagem e Parque Manuel Braga, onde amarra a um troço existente, a reformular, que se estende até ao limite sul do Parque Verde.</p> <p>Na margem esquerda, a partir da Ponte-Agude, a ciclovia continua junto ao rio até à Av. de Coimbra, cruzando, de forma desnívelada, o acesso à Ponte de Santa Clara até à Praça da Canção, na margem esquerda do Parque Verde, onde liga a um troço existente e que, através da Ponte Pedro e Inês, se reúne ao traçado da margem direita. A partir do limite sul do Parque Verde há novamente uma duplicação do percurso, seguindo um troço junto à margem do rio e outro ao longo da Av. de Louã e da Av. Urbano Duarte, continuando na zona da Rotunda da Boavista. A partir deste ponto, há um percurso que segue ao longo do Vale das Flores até encontrar o troço aí existente e outro que segue ao longo da Av. da Boavista, passando junto à Escola de Hoteleiros e do Pólo II da U.C., até à rotunda da Portela, onde liga ao troço existente que accede ao futuro interface do Sistema de Mobilidade do Mondego da Quinta da Ponte (Ceira). Estende-se à zona do Pólo II da U.C. / Quinta da Portela e a zona do Vale das Flores onde se localizam espaços residenciais de elevada densidade, espaços de investigação (Instituto Pedro Nunes, ITeCons), empresas (Inubadores de empresas, Tecnopolo), equipamentos escolares (Instituto Superior de Engenharia de Coimbra, Conservatório, Escola Secundária da Quinta das Flores) e superfícies comerciais (destaque para o Coimbra Shopping e Leroy Merlin).</p> <p>A extensão deste troço da rede ciclável é de 18,4 km, onde se inclui 3,6 km de ciclovias existentes e 790m de ciclovia prevista e 475m de ciclovia existente dentro dos limites da ARU Coimbra Rio.</p> <p>A partir do troço Coimbra-B / Vale das Flores / Portela prevê-se a sua extensão em direção à zona de Solum, espaço residencial de elevada densidade, com vários equipamentos escolares (Escola Superior de Educação, Escola Secundária Avelar Brotero, Escola Secundária Infanta D. Maria, Escola Eugénio de Castro), desportivos (Estádio Cidade de Coimbra, Pavilhão multidesportos Mário Mexia, Complexo de piscinas municipais, Pavilhão do União FC, Pavilhão da Associação Académica de Coimbra CAF), e espaços comerciais (destaque para os centros comerciais Dolce Vita, Giessolum e Galerias Abrium Solum).</p> <p>Esta extensão à Solum e Vale das Flores realiza-se ao longo da Estrada de Beira, Rua M. Nunes Pereira, Rua João Deus Ramos, Rua Carolina Michaelis e Rua Gago Coutinho.</p>

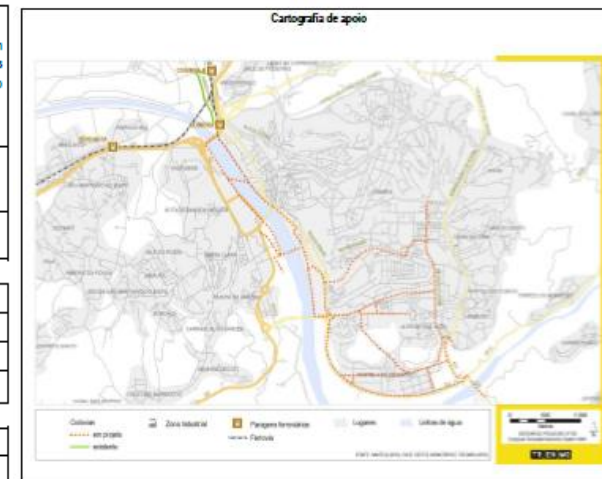
A extensão total destes troços da rede ciclável é de 3,6 km.	
A prioridade de intervenção na rede ciclável de Coimbra prevê ainda a construção do troço que liga a Solum à Av. Urbano Duarte através do Vale de Arregaço, articulando-se com o interface de Solum e servindo os espaços residenciais de elevada densidade de Solum e de toda a área próxima da Rua do Brasil, bem como os equipamentos desportivos do Clube de Futebol União de Coimbra e do Clube de Ténis de Coimbra.	
A extensão da ligação Solum / Av. Urbano Duarte é de 1,8 km.	
Entidades Responsáveis pela Execução	Município de Coimbra
Fontes de Financiamento	FEDER

CRONOGRAMA				
Curto Prazo	Médio Prazo		Longo Prazo	
2016	2017	2018	2019	2020
		X		X

INVESTIMENTO			
	Público	Privado	Total
Custos de Implementação	3.252.000,00 €	-	3.252.000,00 €
Custos de Exploração	-	-	-
Total	3.252.000,00 €	-	3.252.000,00 €

INDICADOR DE REALIZAÇÃO	
DESCRIÇÃO	Extensão das vias criadas dedicadas à mobilidade suave N.º de planos e ações realizadas

OUTROS DADOS	
Observações	No âmbito dos objetivos definidos no PAMUS – Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Documentos Anexos	



D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO

Acompanhamento, participação e comunicação

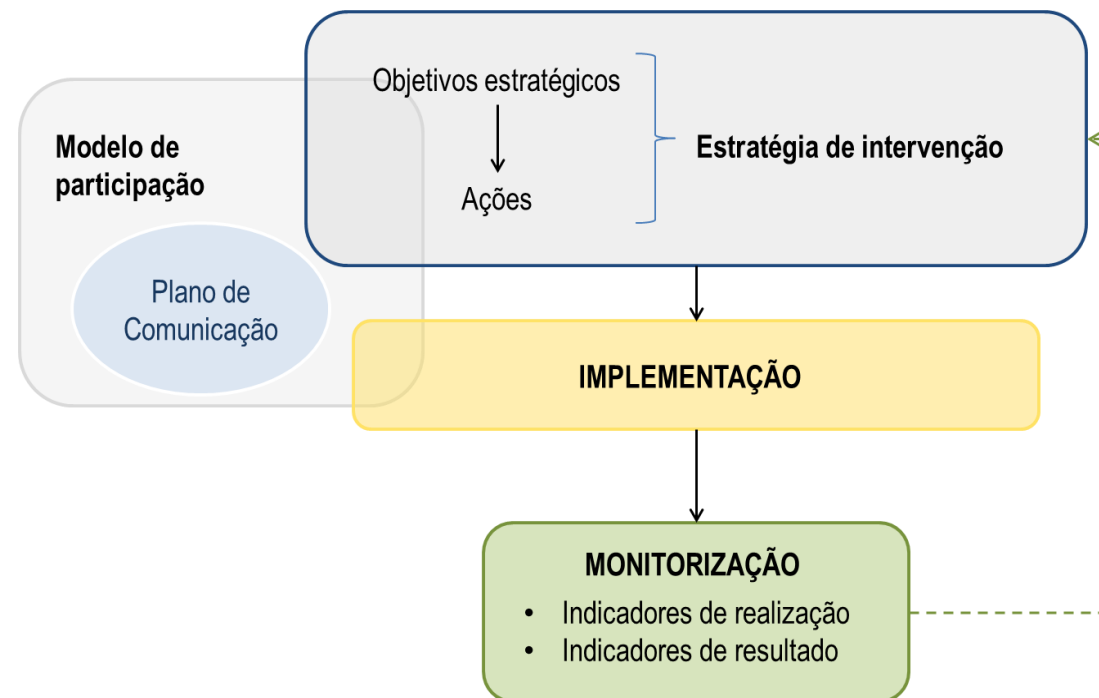
Fundamental assegurar dinâmicas de comunicação entre decisores políticos, corpo técnico e a sociedade civil

-Informar e obter informação;

-Promover um maior conhecimento dos utilizadores do sistema de transportes;

-Estender a um número alargado de atores a motivação para participar e o conhecimento da mobilidade;

-Consolidar uma rede relacional de atores que assegure a divulgação e a boa execução das ações.



- **Envolvimento dos gabinetes técnicos municipais e decisores políticos na elaboração do PAMUS**
- **Apresentação pública (19 de fevereiro de 2016) e recolha de contributos da sociedade civil**
- **Aprovação formal do PAMUS pelo Conselho Intermunicipal**

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO**
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

Monitorização e Avaliação: Indicadores de Realização

Utilização de indicadores de realização ajustados às ações propostas, sendo relacionados diretamente a partir dos objetivos operacionais do PAMUS

Objetivos Operacionais	Indicadores
A. Incremento dos modos suaves, particularmente em contextos urbanos	
A.1] Estruturação de uma rede ciclável urbana dotada de parques de estacionamento para bicicletas	<p>Extensão das vias criadas dedicadas à mobilidade suave ou à redução das emissões de carbono (m)</p> <p>N.º de planos e ações realizadas</p> <p>N.º de lugares e parques de estacionamento para bicicletas instalados</p>
A.2] Qualificação e expansão de uma rede pedonal estruturante e acessível nos principais centros urbanos	Extensão das vias criadas dedicadas à mobilidade suave ou à redução das emissões de carbono (m)
A.3] Introdução de sistemas de bicicletas partilhadas	N.º de sistemas de <i>bike-sharing</i> implementados
A.4] Introdução de eixos de modos suaves de ligação às principais centralidades envolventes	Extensão das vias criadas dedicadas à mobilidade suave ou à redução de emissões de carbono (m)
A.5] Promoção dos modos suaves para as ligações casa - escola	N.º de planos e ações realizadas

Para o objetivo operacional A, os respetivos indicadores de realização e metas.

Monitorização e Avaliação: Indicadores de Resultado

Indicador de Resultado	Periodicidade	Obtenção	Fonte	Tratamento
Emissão estimada de gases com efeito estufa (Ton/CO ₂)	Anual	TD	CM, CIM	CIM
Repartição modal nas deslocações pendulares	Anual	C, I, E	CM, CIM	CIM
Passageiros transportados em TP (anual)	Anual	TD	Operadores TP	CIM
População abrangida pela rede ciclável na área de abrangência de 500 metros	Anual	OM, TD	CM	CIM
N.º de atropelamentos	Anual	TD	ANSR, PSP, CM	CIM
Taxa de motorização da população residente	Anual	TD	INE, ISP	CIM
Tempo médio nas deslocações pendulares em TP e TI	Anual	EO, I, E	INE, CM	CIM
N.º de validações nas paragens de TP com disponibilização de informação em tempo real (valor absoluto e percentagem face ao total de passageiros)	Anual	TD	Operadores TP	CIM
Repartição modal dos trabalhadores e visitantes dos polos com P MEP	Anual	I	CM, Polos	CIM
Repartição modal dos alunos nas escolas com PME	Anual	I	CM, Escolas	CIM

Indicadores de resultado

E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO

Definição de Metas: Redução de 20% das emissões de CO2

- A evolução da repartição modal está associado uma poupança global de pelo menos 135.000 ton CO2/ano, para os movimentos pendulares, cumprindo desta forma a meta definida para a CIM-RC;

-O município de Coimbra mantém-se como o principal contribuidor para o valor global da poupança, perfazendo cerca de 43% do total.

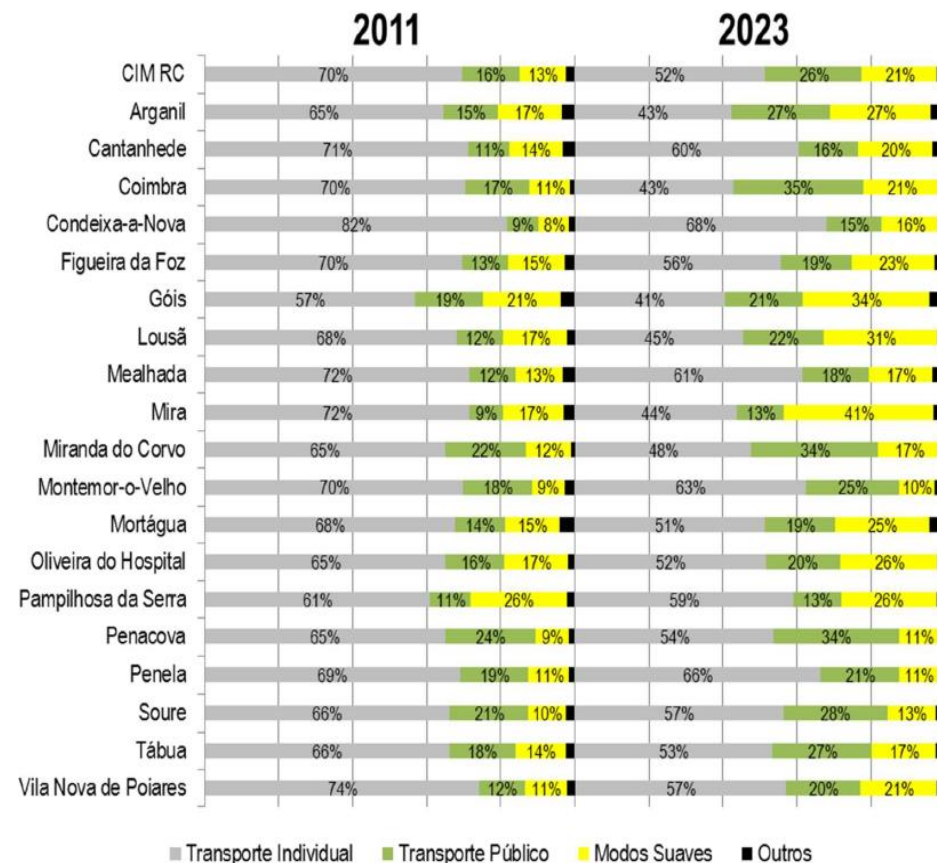
- As medidas vocacionadas para a criação de infraestrutura que promova a transferência para os modos suaves são responsáveis por cerca de 25% do valor total das reduções;

- As medidas de reforço da intermodalidade e da melhoria do serviço de transporte público são responsáveis, em conjunto, por cerca de 60% do total da contribuição.

-A adoção de sistemas de informação ao público, por sua vez, gerará um contributo semelhante às medidas de gestão da mobilidade. Os restantes objetivos operacionais apresentam contributos inferiores a 1%



A operacionalização do Metro Mondego é essencial para a persecução dos objetivos estipulados no Programa Operacional da Região Centro para a CIM-RC



Evolução da transferência modal entre 2011 e 2023

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. **RESULTADOS E CONCLUSÕES**
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

Síntese Conclusiva

- O principal objetivo do PAMUS consiste na criação de medidas, tanto de cariz físico como imaterial, que possibilitem a transferência do transporte individual para os modos suaves e para o transporte público;
- Existe no território um enorme potencial na melhoria dos transportes públicos e a oportunidade para a reestruturação do sistema de mobilidade;
- A flexibilização do transporte público, o reforço da intermodalidade, a integração bilhética e tarifária assim como os sistemas de informação ao público desempenharão um fator chave na atratividade e competitividade do setor;
- A mobilidade ciclável e pedonal depende da criação de infraestrutura dedicada, de forma a garantir as condições de segurança nas deslocações diárias;
- O cumprimento da meta de redução de 20% das emissões de CO2 apenas será possível com a execução de todas as medidas do âmbito do PAMUS, aliadas a outras medidas estratégicas, com destaque para:

Síntese Conclusiva

- A conclusão do Sistema de Mobilidade do Mondego;
- A criação de uma rede de Urbanos da CP de Coimbra;
- A reestruturação das redes de transporte público rodoviário;
- Os planos de mobilidade sustentável para as escolas (para reforço do uso dos modos suaves, aliado a um plano intermunicipal de segurança rodoviária);
- A melhoria da sinalização para medidas de acalmia de tráfego, ou de (re)ajuste na circulação rodoviária dos centros urbanos.

CIM | RC

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

**A FORÇA
QUE NOS UNE!**

Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra

Rua do Brasil, N.º 131
3030-175 Coimbra

Tel: +351 239 795 200
geral@cim-regiaodecoimbra.pt
www.cim-regiaodecoimbra.pt

Cofinanciado por:

CENTRO 2020

PORTUGAL
2020



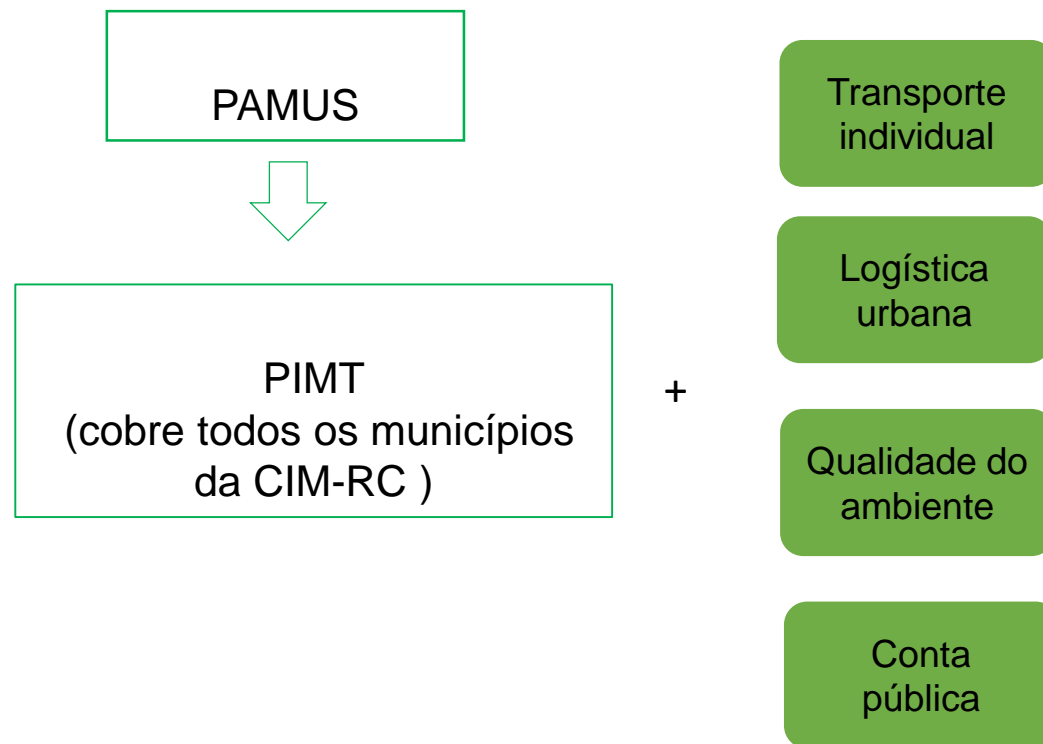
- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

VI. ENQUADRAMENTO PIMT

Conjunto de ações de mobilidade mais limpa



- Melhoria a qualidade de vida das cidades;
- Melhoria a qualidade de vida das pessoas;
- Melhoria do serviço de transporte público;
- Diminuição da dependência do automóvel.



- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

CARACTERIZAÇÃO DAS SEGUINTE COMPONENTES:

- a) Enquadramento geográfico/territorial/populacional,
- b) Infraestrutura rodoviária e padrões de mobilidade,
- c) Sistema de transporte público,
- d) Modos suaves,
- e) Interfaces e intermodalidade,
- f) Segurança rodoviária,
- g) Estacionamento e tráfego,
- h) Sistemas de Transporte Inteligentes.



CARACTERIZAÇÃO DAS SEGUINTE COMPONENTES:

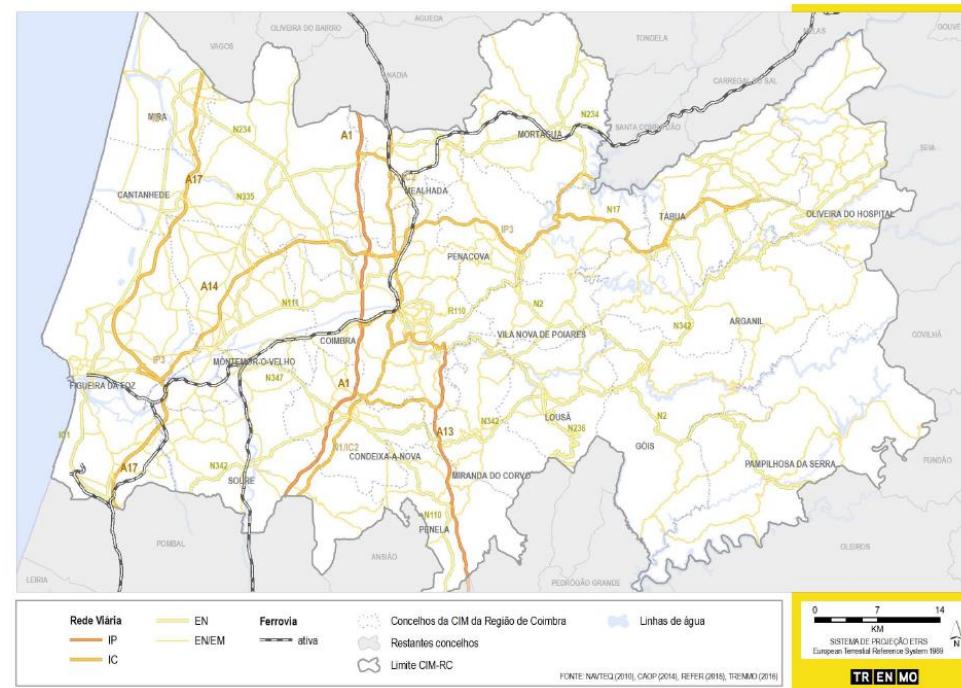
- i) Transporte individual
- j) Logística Urbana
- k) Qualidade do ambiente

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

i) Transporte individual

i.1) Rede Rodoviária Existente

O território da CIM RC apresenta uma boa rede de infraestruturas rodoviárias, com uma extensão de aproximadamente 15.000 km. A rede apresenta uma maior densidade junto do município de Coimbra.



Rede de infraestruturas rodoviárias existentes

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

i) Transporte individual

i.2) Procura Transporte Individual

- Aumento de 18% como escolha do transporte individual motorizado na CIM-RC entre 2001 e 2011;
- 72% dos residentes usam o automóvel como meio de transporte entre casa e trabalho ou escola, em 2011;
- O automóvel ultrapassa os 55% de escolha em todos os municípios;
- No município de Condeixa-a-Nova, o transporte individual apresenta uma quota superior a 80%;
- A taxa de motorização da CIM-RC aumentou cerca de 25% entre os anos de 2005 e 2014.

A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

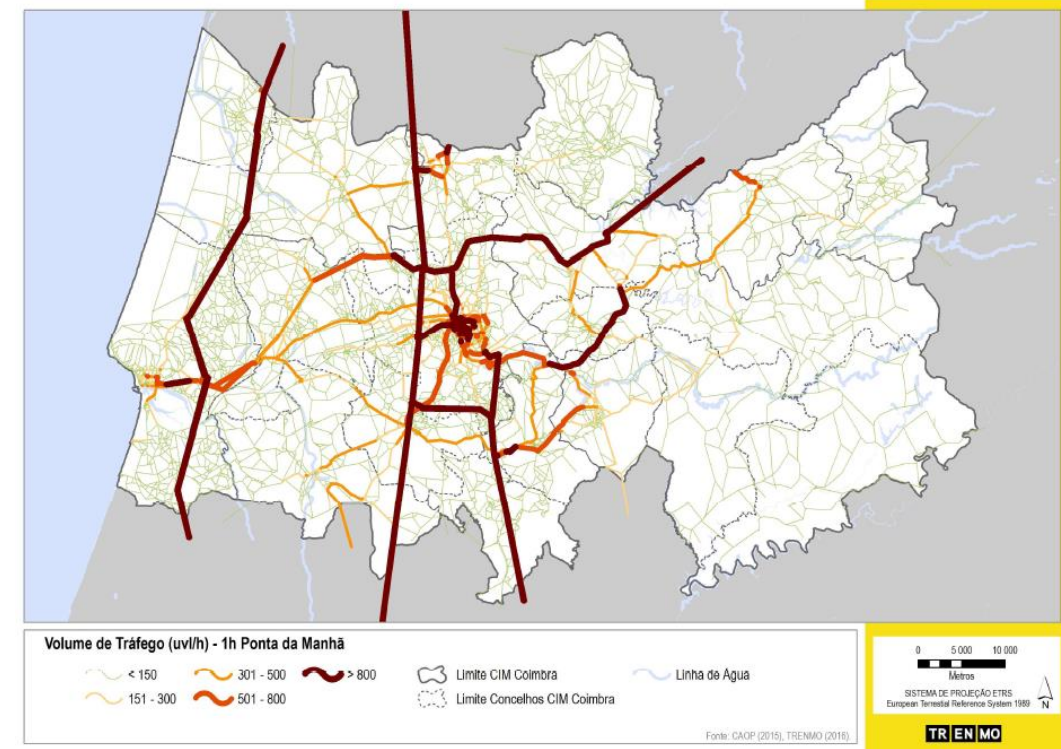
i) Transporte individual

i.2) Modelo de afetação da procura

O modelo de afetação permite obter uma série de dados sobre os quais se consegue concluir sobre a utilização da rede viária. A figura apresenta os níveis de tráfego dos eixos viários da CIM-RC.



- As vias com maiores volumes de tráfego são naturalmente as autoestradas;
- Verifica-se que a utilização do transporte coletivo se concentra na cidade Coimbra e nos principais eixos viários de acesso à cidade de Coimbra.



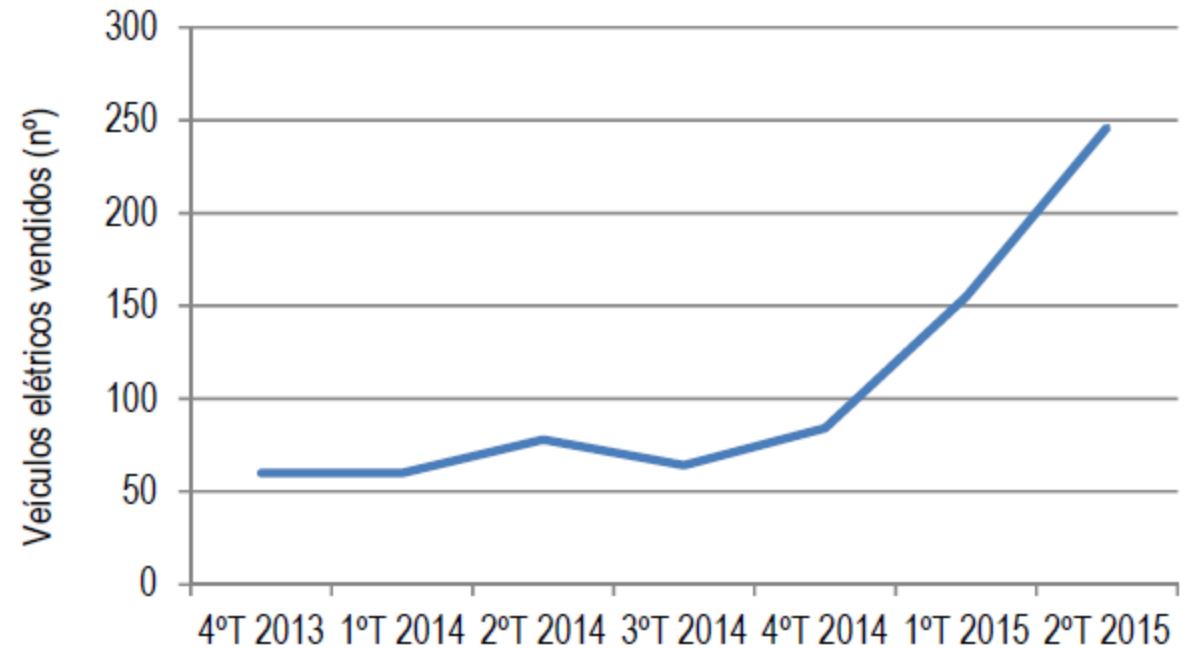
A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

i) Transporte individual

i.3) Veículos elétricos

Na CIM-RC o número de postos de abastecimento é ainda reduzido e concentrado na cidade de Coimbra.

Existem, em Coimbra, 9 pontos de carregamento distribuídos pela cidade num total de 32 postos de carregamento normal.



Venda de veículos elétricos por trimestre (Full EV + Plug-in Hybrid) em Portugal

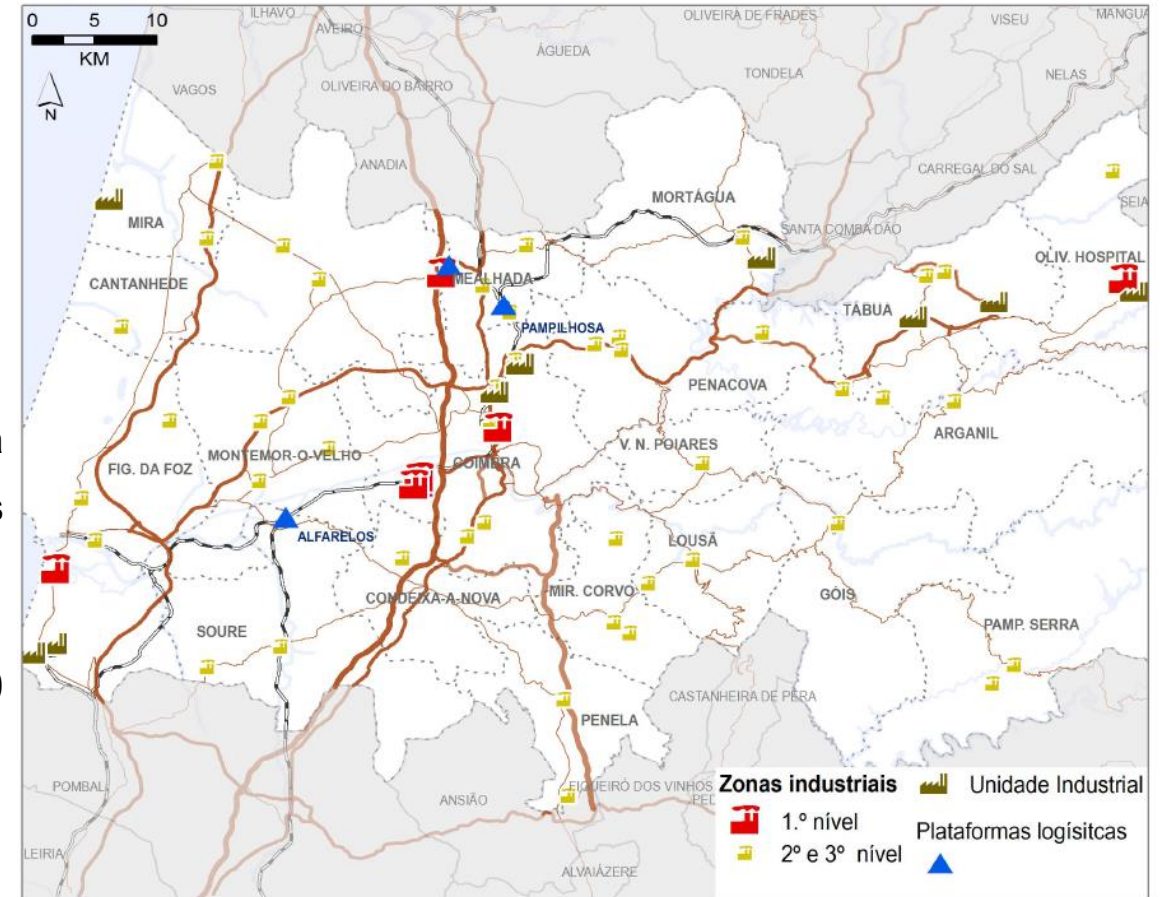
A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

j) Logística Urbana

Verifica-se que as zonas industriais de 1.º nível estão localizadas nas proximidades dos principais eixos rodo e ferroviários, exceto o caso da zona industrial de Oliveira do Hospital e da Gala.

O Porto da Figueira da Foz está localizado no corredor ibérico Portugal-Irún que integra a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e desempenha um importante papel nas ligações de mercadorias entre a Península Ibérica e o resto da Europa.

No primeiro semestre de 2015, o Porto da Figueira da Foz movimentou 1.016.900 toneladas, representando um decréscimo face ao período homólogo de 2014.



Áreas industriais hierarquizadas

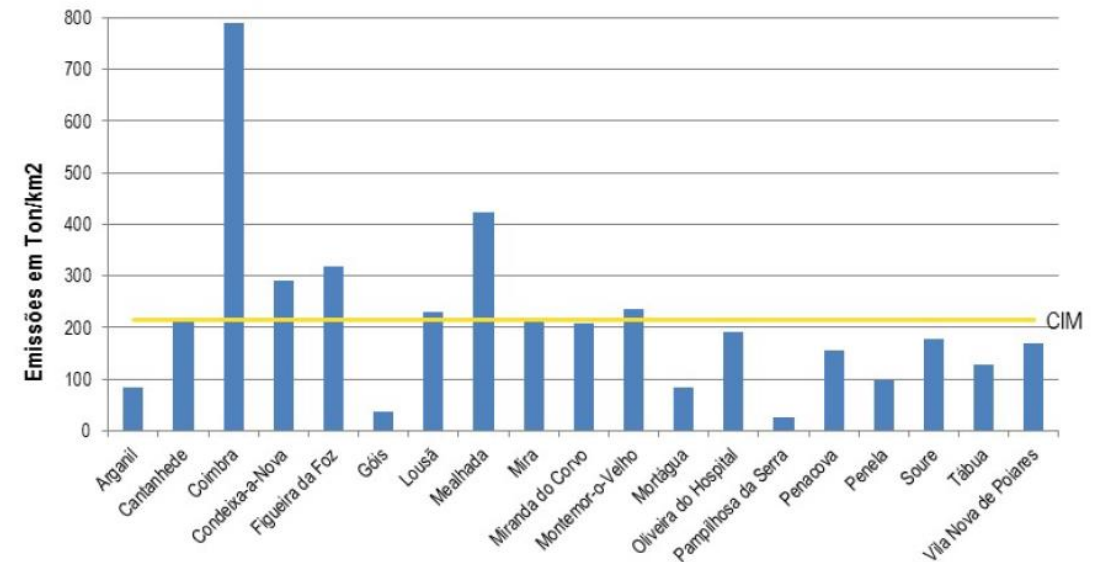
A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

k) Qualidade do ambiente

k.2) Emissão de poluentes e de Gases de Efeito de Estufa

Coimbra é o município com a maior produção de emissões. O município gera o maior número de viagens e insere no seu território o maior atrator e gerador de viagens de toda a região.

De referir ainda que 13 dos 19 municípios representam, cada um, menos de 5% do global de emissões da CIM-RC no sector dos transportes.



Emissão de poluentes e de GEE pelo setor dos transportes na CIM-RC

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA**
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A FORÇA QUE NOS UNE!



COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

A. FASE 2- CONTA PÚBLICA

COMPONENTE	DESCRIÇÃO	VALOR MÉDIO ANUAL (€)
REDE VIÁRIA		
Autarquias	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	10 537 747 €
ESTACIONAMENTO		
Autarquias	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	61 237 €
TRANSPORTE PÚBLICO		
Interfaces, paragens e abrigos	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	17 500 €
Transporte regular (custos)	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	7 884 693 €
Transporte escolar (custos)	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	6 070 974 €
(receitas passes)	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	394 418 €
(compensações)	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	173 942 €
REDE PEDONAL		
Autarquias	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	140 927 €
REDE CICLÁVEL		
Autarquias	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	50 000 €
OUTROS		
Iluminação pública	Custos Operacionais das Autarquias da CIM-RC	7 683 092 €
Segurança Pública	Custos com Polícia Municipal (V. N. Poiares)	96 525 €
	Coimas (PSP/GNR Distrital Coimbra)	738 933 €
		33 849 985 €

Resumo dos custos operacionais médios anuais na CIM-RC

COMPONENTE	DESCRIÇÃO	VALOR MÉDIO ANUAL (€)
REDE VIÁRIA		
Autarquias	Custos de investimento das Autarquias da CIM-RC	107 112 821 €
Concessionárias	Ascendi (concessão Pinhal Interior)	103 300 000 €
ESTACIONAMENTO		
Autarquias	Custos de investimento das Autarquias da CIM-RC	6 039 €
TRANSPORTE PÚBLICO		
Interfaces, paragens e abrigos	Custos de investimento das Autarquias da CIM-RC	22 064 €
Operador ferroviário - CP	Subsídios - Benef. Interfaces Ramal Lousã	1 874 687 €
Transporte Escolar	Custos de investimento das Autarquias da CIM-RC	119 560 €
REDE PEDONAL		
Autarquias	Custos de investimento das Autarquias da CIM-RC	240 395 €
ILUMINAÇÃO PÚBLICA		
Autarquias	Custos de investimento das Autarquias da CIM-RC	119 441 €
		212 795 006 €

Resumo dos custos de investimento médios anuais na CIM-RC

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA**
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A FORÇA QUE NOS UNE!

C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA

CIM|RC

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

**OBJETIVOS
OPERACIONAIS**

- | |
|---|
| A. Incremento dos modos suaves, particularmente em contextos urbanos |
| B. Reforço da intermodalidade (interfaces e integração bilhética) |
| C. Melhoria da oferta e fiabilidade do transporte público |
| D. Segurança rodoviária e acalmia de tráfego |
| E. Adoção de sistemas de informação ao público |
| F. Adoção de medidas de gestão de tráfego e estacionamento |
| G. Adoção de soluções de mobilidade específicas para territórios de baixa densidade |
| H. Gestão da mobilidade |
| I. Sistemas de transporte inteligentes |



J. INCENTIVO À MOBILIDADE ELÉTRICA

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS**
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

D. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

F. ADOÇÃO DE MEDIDAS DE GESTÃO DE TRÁFEGO E ESTACIONAMENTO

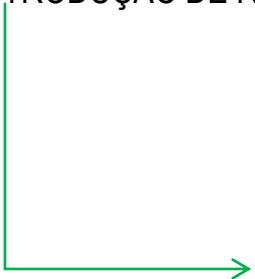
F.1| ESTUDO E DEFINIÇÃO DE UMA POLÍTICA DE GESTÃO DO ESTACIONAMENTO (TARIFA E MODELO DE GESTÃO)

F.2| PLANOS ESPECIAIS DE ESTACIONAMENTO PARA PICOS SAZONAIS OU EVENTOS

F.3| INTRODUÇÃO DE BOLSAS DE ESTACIONAMENTO PERIFÉRICAS

F.4| REVISÃO DOS PARÂMETROS DO ESTACIONAMENTO PÚBLICO E PRIVADO OBRIGATÓRIO

F.5| REVISÃO E/OU INTRODUÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO PARA OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA



Recomenda-se a definição de Regulamentos de Cargas e Descargas em Góis, Lousã, Mealhada, Mira, Miranda do Corvo, Oliveira do Hospital, Pampilhosa da Serra, Penacova, Penela, Soure e Tábua.

D. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

H. GESTÃO DA MOBILIDADE

H.1| PLANOS DE AÇÃO LOCAL

H.2| PROGRAMAS DE CONSCIENCIALIZAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO

H.3| DESENVOLVIMENTO DE PLANOS DE MOBILIDADE DE EMPRESAS OU POLOS INDUSTRIAIS/
EMPRESARIAIS

H.4| DESENVOLVIMENTO DE PLANOS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL PARA ESCOLAS

H.5| CRIAÇÃO DE UM OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE

H.6| DESENVOLVIMENTO DE UMA REDE DE PONTOS DE RECOLHA DE ENCOMENDAS

H.7| DESENVOLVIMENTO DE PLANOS DE REDUÇÃO DE RUÍDO

D. FASE 3 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

H.6| DESENVOLVIMENTO DE UMA REDE DE PONTOS DE RECOLHA DE ENCOMENDAS

- Criação de pontos de recolha de encomendas que deverão funcionar numa lógica de proximidade.



A partir destes pontos, as encomendas poderão ser recolhidas pelo consumidor ou distribuídas usando meios de transporte mais sustentáveis.

H.7| DESENVOLVIMENTO DE PLANOS DE REDUÇÃO DE RUÍDO

- Criação de Planos Intermunicipais de Redução do Ruído
Nas zonas de atravessamento de grandes itinerários rodo e ferroviários (A1, A14, A17, IP3, IC2 e a linha do Norte).
- Criação de Planos Municipais de Redução de Ruído para Coimbra e Figueira da Foz .

J. INCENTIVO À MOBILIDADE ELÉTRICA

J.1|EXPANSÃO DA REDE DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS;



Expansão da rede de pontos de carregamento rápido nas sedes de concelho.

J.2| MELHORIA DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E DE APOIO;

J.3| AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO E DIVULGAÇÃO DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ELÉTRICA;

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO

Objetivos Operacionais	Indicadores	C. Melhoria da oferta e fiabilidade do transporte público	
A. Incremento dos modos suaves		C.1 Melhoria do serviço ferroviário	Implementação do serviço alargado dos Suburbanos de Coimbra N.º de estudos realizados
A.1 Estruturação de uma rede ciclável urbana dotada de parques de estacionamento para bicicletas	Extensão das vias criadas dedicadas à mobilidade suave (m) N.º de planos e ações realizadas N.º de lugares e parques de estacionamento para bicicletas instalados		N.º de estudos de redes de TP realizados
A.2 Qualificação e expansão de uma rede pedonal estruturante e acessível	Extensão das vias criadas dedicadas à mobilidade suave (m)	C.2 Reorganização da oferta de transporte coletivo	N.º de ações implementadas Execução do Metro Mondego
A.3 Introdução de sistemas de bicicletas partilhadas	N.º de sistemas de <i>bike-sharing</i> implementados N.º de utilizadores inscritos N.º de utilizadores diários	C.3 Compatibilização das redes urbanas e suburbanas	Percentagem de linhas de TP integradas
A.4 Introdução de eixos de modos suaves de ligação às principais centralidades envolventes	Extensão das vias criadas dedicadas à mobilidade suave (m)	C.4 Estruturação de corredores urbanos	Extensão de vias <i>Bus</i> criadas (m)
A.5 Promoção dos modos suaves para as ligações casa - escola	N.º de planos e ações realizadas	C.5 Reorganização dos serviços do tipo "expresso"	Número de municípios incluídos na rede de serviços de TP do tipo "expresso"
B. Reforço da intermodalidade (interfaces e integração bilhética)		C.6 Melhoria das condições operacionais do transporte público	N.º de paragens intervencionadas: melhoria das condições de rebatimento do TP (percentagem face ao total de paragens previstas) N.º de intervenções em passeios junto de paragens N.º de intervenções em passadeiras junto de paragens
B.1 Integração tarifária/bilhética	Estudo de modelo organizacional de tarifário Percentagem de cobertura de rede de TP com integração tarifária	C.7 Integração organizacional da gestão do transporte público	Criação de centro de gestão da rede de TP
B.2 Hierarquização e consolidação da rede de interfaces	Interfaces multimodais intervencionadas: condições de espera (% face ao total de interfaces previstas) Interfaces multimodais intervencionadas: condições de rebatimento entre n.º de interfaces previstas)	D. Reorganização da rede viária	
B.3 Melhoria do rebatimento dos modos suaves nas interfaces	N.º de paragens intervencionadas: rebatimento dos modos suaves (% face ao total de paragens previstas)	D.1 Hierarquização viária	Estudo prévio Projeto de implementação Execução da obra Diminuição de tráfego de atravessamento nas zonas urbanas adjacentes às vias de hierarquia Acréscimo de tráfego nas vias de hierarquia superior (%)
		D.2 Medidas de acalmia de tráfego	Extensão de eixos viários intervencionados com acalmia de tráfego (km)
		D.3 Preparação de planos municipais de segurança rodoviária	N.º de municípios abrangidos
		D.4 Reforço da sinalização	N.º de intervenções realizadas

Indicadores de realização e metas

F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO

D. Reorganização da rede viária	
	Estudo prévio
	Projeto de implementação
D.1 Hierarquização viária	Execução da obra Diminuição de tráfego de atravessamento nas zonas urbanas adjacentes às vias de hierarquia Acréscimo de tráfego nas vias de hierarquia superior (%)
D.2 Medidas de acalmia de tráfego	Extensão de eixos viários intervencionados com acalmia de tráfego (km) <small>(N.º de equipamentos intervencionados com acalmia de tráfego (parqueamento, rotas de via estreita)</small>
D.3 Preparação de planos municipais de segurança rodoviária	N.º de municípios abrangidos
D.4 Reforço da sinalização	N.º de intervenções realizadas
E. Adoção de sistemas de informação ao público	
	Sistema de informação centralizado N.º de operadores integrados
E.1 Adoção de sistemas de informação ao público abrangentes (integrando os diferentes modos e sobre vários suportes)	Interfaces com disponibilização de informação em tempo real – por modo (percentagem face ao total de interfaces previstas) Paragens de TP com disponibilização de informação em tempo real – por linha (% face ao total de paragens previstas)
F. Adoção de medidas de gestão de tráfego e estacionamento	
F.1 Estudo e definição de uma política de gestão do estacionamento (tarifa e modelo de gestão)	Nº de Planos desenvolvidos e implementados
F.2 Planos especiais de estacionamento para picos sazonais ou eventos	Nº de Planos desenvolvidos e implementados
F.3 Introdução de bolsas de estacionamento periféricas	N.º de Bolsas de estacionamento criadas N.º de utilizadores diários
F.4 Revisão dos parâmetros do estacionamento público e privado (PDMs)	N.º de revisões executadas e implementadas
F.5 Regulamentação de cargas e descargas	N.º de regulamentos criados ou atualizados

G. Adoção de soluções de mobilidade específicas para territórios de baixa densidade	
	Estudo de circuitos, tipologia e viabilidade económica de transporte flexível (n.º)
G.1 Introdução do transporte flexível	Criação de centro de gestão do serviço de transporte flexível Implementação do sistema
H. Incentivo à mobilidade elétrica	
	N.º de postos de abastecimento lento instalados
H.1 Expansão da rede de pontos de carregamento de veículos elétricos	N.º de postos de abastecimento rápido instalados N.º de localidades servidas (cobertura da rede) N.º de utilizadores
H.2 Melhoria de sistemas de gestão de informação e de apoio	N.º de utilizadores das aplicações N.º de acessos
H.3 Ações de sensibilização e divulgação de promoção da mobilidade elétrica	N.º de Ações de Sensibilização realizadas
I. Gestão da mobilidade	
I.1 Planos de Ação Local	N.º de Planos realizados
I.2 Programas de consciencialização e sensibilização	N.º de Ações de Sensibilização realizadas
I.3 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas ou polos industriais/ empresariais	Polos que implementam Planos de Mobilidade (% face ao total previsto)
	Escolas que implementam PME (% face ao total previsto)
I.4 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	N.º de projetos implementados N.º de análises feitas / número de intervenções executadas a partir da paragem mais próxima (% face ao total previsto) N.º de programas implementados
I.5 Criação de um Observatório de Mobilidade	Recolha e Tratamento dos dados municipais recolhidos (para remeter à CIM-RC) Inquéritos à mobilidade e contagens realizados Relatórios de monitorização realizados
I.6 Desenvolvimento de uma rede de pontos de distribuição	N.º de pontos criados N.º de municípios aderentes
I.7 Desenvolvimento de planos de redução de ruído	Planos realizados
J. Sistemas de transporte inteligentes	
J.1 Adoção de sistemas de transporte inteligente	N.º de sistemas implementados

Indicadores de realização e metas

- I. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA DA CIM-RC
- II. ENQUADRAMENTO AO PAMUS
- III. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PAMUS
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - C. FASE 3 - FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - D. FASE 4 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - E. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - F. RESULTADOS E CONCLUSÕES
- IV. ENQUADRAMENTO PIMT
- V. ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PIMT
 - A. FASE 1 – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
 - B. FASE 2- CONTA PÚBLICA
 - C. FASE 3 – CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS, OBJETIVOS E ESTRATÉGIA
 - D. FASE 4 – FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS
 - E. FASE 5 – PROGRAMA DE AÇÃO
 - F. METAS E INDICADORES DE RESULTADO
 - G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

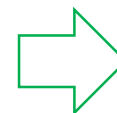
G. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A mobilidade das pessoas e de bens é cada vez mais uma questão fulcral para a competitividade dos territórios e para a melhoria da qualidade de vida das populações. A implementação de estratégias de mobilidade sustentável combina-se com um cenário de preocupação ambiental, com a redução dos custos de deslocação e com a melhoria da qualidade de vida das populações. O estudo do território da CIM-RC, nas suas dinâmicas populacionais, de emprego, escolares e de mobilidade pendular, é o ponto de partida para a tomada de consciência sobre a sua situação atual.



Indicadas as propostas, as ações a desenvolver segundo a sua viabilidade, os horizontes temporais de execução, o modelo de monitorização a adotar, os intervenientes e os custos de implementação.

Identificação das possíveis linhas de comparticipação financeira tanto a nível nacional, como europeu, para concretizar o co-financiamento necessário a ser feito pelos municípios ou pela própria CIM (através dos municípios).



FINANCIAMENTO

CIM | RC

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
REGIÃO DE COIMBRA

**A FORÇA
QUE NOS UNE!**

Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra

Rua do Brasil, N.º 131
3030-175 Coimbra

Tel: +351 239 795 200
geral@cim-regiaodecoimbra.pt
www.cim-regiaodecoimbra.pt

Cofinanciado por:

CENTRO 2020

PORTUGAL
2020

