



**BEIRAS
E SERRA DA ESTRELA**
COMUNIDADE INTERMUNICIPAL

Cofinanciado por:



Proj: 2728

F4_01

PAMUS das Beiras e Serra da Estrela
Fase 4: Programa de Ação e Sistema de
Monitorização do PAMUS-BSE



Índice

1. ENQUADRAMENTO.....	4
1.1. Âmbito territorial	5
1.2. Organização do projeto	5
1.3. Organização do presente relatório.....	7
2. AVALIAÇÃO DA IMPORTÂNCIA DAS PROPOSTAS PARA A ESTRATÉGIA GLOBAL DE MOBILIDADE DE TRANSPORTES	9
2.1. Breve enquadramento.....	9
2.2. Aplicabilidade das propostas por concelho e/ou concentradas na CIM-BSE	9
2.3. Importância das propostas para a estratégia global de mobilidade e transportes	13
3. FASEAMENTO DA PROPOSTA, PERÍODO NECESSÁRIO À SUA CONCRETIZAÇÃO E IMPACTE TEMPORAL.	17
4. AVALIAÇÃO DO ÂMBITO E TIPOLOGIA DAS PROPOSTAS	21
5. PRINCIPAIS RESPONSÁVEIS PELA IMPLEMENTAÇÃO DAS PROPOSTAS E <i>STAKEHOLDERS</i> A AUSCULTAR	25
6. ESTIMATIVAS DE CUSTOS	30
7. POTENCIAIS FONTES DE FINANCIAMENTO.....	34
7.1. Programa Centro 2020	34
7.2. Programas temáticos do Portugal 2020	36
7.3. Outros programas a nível nacional e transfronteiriço	39
7.4. Programas europeus	41
7.5. Resumo das principais fontes de financiamento	42
8. SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO	43
8.1. Enquadramento	43
8.2. Monitorização e reavaliação.	44
8.3. Indicadores de resultados	45
8.4. Indicadores de Execução	48
Anexos	53

Cofinanciado por:

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM-BSE: Objetivos específicos 1 a 3	10
Tabela 2 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM BSE: Objetivos específicos 4 a 7.....	11
Tabela 3 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM BSE: Objetivo específico 8	12
Tabela 4 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 1 a 4	15
Tabela 5 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 5 a 8	16
Tabela 6 - Impacte temporal das propostas	17
Tabela 7 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 1 a 3	18
Tabela 8 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 4 a 6	19
Tabela 9 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 7 e 8	20
Tabela 10 - Âmbito geográfico das propostas	21
Tabela 11 - Classificação das propostas em função da sua tipologia.....	22
Tabela 12 - Avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e sua tipologia: Objetivos específicos 1 a 5	23
Tabela 13 - Avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e sua tipologia: Objetivos específicos 6 a 8	24
Tabela 14 - Avaliação das propostas face aos responsáveis pela sua implementação: Objetivos específicos 1 a 4.....	26
Tabela 15 - Avaliação das propostas face aos responsáveis pela sua implementação: Objetivos específicos 5 a 8.....	27
Tabela 16 - Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 1 a 4	28
Tabela 17 – Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 5 a 8.....	29
Tabela 18 - Estimativa dos custos totais por concelho e para a CIM-BSE.....	31
Tabela 19 - Estimativa dos custos totais por Objetivos Específicos	32
Tabela 20 - Principais fontes de financiamento disponíveis por objetivos específicos do PAMUS	42

Cofinanciado por:

Índice de Figuras

Figura 1 - Âmbito Territorial	5
Figura 2 - Organização do projeto.....	6
Figura 3 - Objectivos específicos do PAMUS BSE	13
Figura 4 - Distribuição dos custos nas intervenções propostas	33

Cofinanciado por:



1. Enquadramento

O Acordo de Parceria e os Programas Operacionais definem que as Comunidades Inter-Municipais (CIM) deverão desenvolver Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (doravante designados de PAMUS), de modo a enquadrar as operações a que se pretendam candidatar no respetivo Programa Operacional Regional para a concretização das tipologias das ações no âmbito da prioridade de investimento 4.5 “Promoção das estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a sua atenuação”.

Este documento desenvolve o PAMUS para o território da Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela (doravante designada de CIM-BSE). Para a sua elaboração foram adotadas as linhas de orientação descritas no aviso à apresentação de candidaturas ao financiamento deste tipo de planos, no que diz respeito à consideração das melhores orientações nacionais e europeias em matéria do planeamento e gestão da mobilidade e dos transportes, e organização do documento e conteúdos abordados.

Uma vez que se trata de um documento operacional, que tem como objetivo suportar o processo de candidatura dos municípios no quadro de financiamento Portugal 2020, adotou-se (em linha com as orientações expressas na candidatura) uma abordagem muito pragmática de tratamento da informação e de sistematização das orientações a reter.

Seguidamente descreve-se:

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

Cofinanciado por:



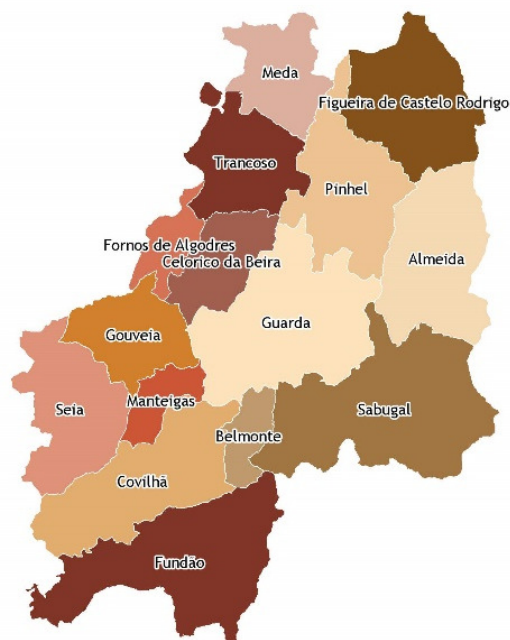
1.1. Âmbito territorial

A CIM das Beiras e Serra da Estrela (CIM-BSE) é constituída por 15 concelhos, sendo que os concelhos de Covilhã, Gouveia, Guarda e Seia integram o grupo dos centros urbanos de nível superior, no qual se incluiu, posteriormente, o concelho do Fundão.

Por sua vez, importa referir que a CIM-BSE incorpora concelhos que integravam três NUTS3, respetivamente:

- **Beira Interior Norte:** Almeida, Celorico da Beira, Figueira de Castelo Rodrigo, Guarda, Manteigas, Meda, Pinhel, Sabugal, Trancoso;
- **Cova da Beira:** Belmonte, Covilhã, Fundão;
- **Serra da Estrela:** Fornos de Algodres, Gouveia, Seia.

Figura 1 - Âmbito Territorial

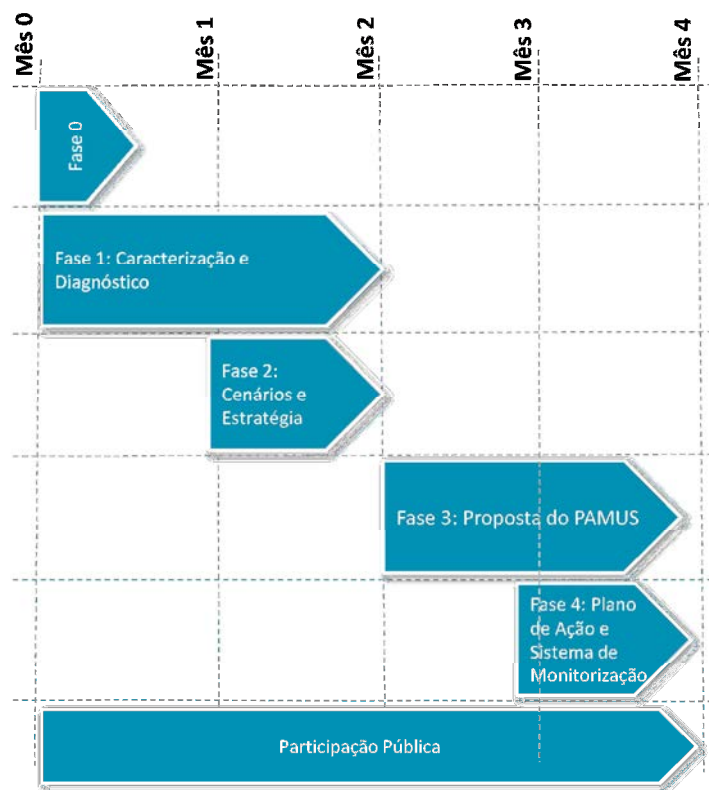


1.2. Organização do projeto

O PAMUS tem de ser desenvolvido num curto espaço de tempo e implica a consideração de quatro fases fundamentais, complementadas por duas fases adicionais, como é possível verificar da análise da Figura 2.

Cofinanciado por:

Figura 2 - Organização do projeto



Mais concretamente, o PAMUS organiza-se nas seguintes fases:

- **Fase 0:** Esta etapa pressupõe a recolha da informação necessária para desenvolver o plano do modo mais completo possível. Foi nesta fase que se realizou o contacto inicial com cada uma das autarquias da CIM-BSE no sentido de compreender os principais anseios em matéria de mobilidade e transportes e as propostas que estão a ser pensadas mas, simultaneamente, pedir-se apoio para a obtenção de um conjunto de informação estruturada sobre as várias áreas de atuação da autarquia: rede rodoviária, estacionamento, transporte escolar, redes de modos suaves, logística urbana, etc.. É uma fase à qual não está associada a elaboração de um documento formal, mas que permite alimentar as fases subsequentes do plano;
- **Fase 1: Caracterização e Diagnóstico:** Nesta fase procede-se à descrição do funcionamento do sistema de acessibilidades e do modelo de mobilidade, englobando os diversos modos de transporte, a articulação entre estes e a sua relação com o modelo de ocupação do território, assim como os seus impactes na qualidade do ambiente urbano. Nesta fase do PAMUS são identificados os principais problemas e prioridades, tendo-se optado por uma abordagem SWOT que facilite a compreensão dos aspetos que importa abordar prioritariamente nas fases seguintes do PAMUS;

Cofinanciado por:

- **Fase 2: Identificação dos Cenários, Objetivos e Identificação da Estratégia:** Nesta etapa são desenvolvidos os cenários futuros que importa considerar, afinados os objetivos do PAMUS e respetivas metas e apontadas as principais linhas estratégicas que importa considerar para o desenvolvimento do plano;
- **Fase 3: Proposta do PAMUS-BSE:** Nesta etapa é operacionalizada a estratégia de mobilidade apoiada no desenvolvimento de um conjunto coeso de propostas, tendo em consideração os diferentes subsistemas de transportes (modos suaves, transportes públicos e interfaces, transporte individual, estacionamento, logística) e as respetivas sinergias com o ordenamento do território, a qualidade do ambiente urbano e a segurança rodoviária. Para tal, são consideradas duas etapas fundamentais, respetivamente: a formulação das propostas setoriais e a avaliação da coerência do pacote das propostas - entre si e face aos objetivos;
- **Fase 4: Programa de Ação e Sistema de Monitorização:** Nesta fase do PAMUS é apresentada a proposta de organização e empacotamento das propostas, tendo em consideração os objetivos para que concorrem. Apresenta-se a estimativa dos custos de investimentos e de exploração associados, os principais responsáveis pela sua implementação e eventuais fontes de financiamento. Esta fase incorpora igualmente uma proposta base para o desenvolvimento de um sistema de monitorização;
- Transversalmente, ao longo de todo o projeto existe uma fase de Participação pública, na qual se procurou dar conhecimento das fases do plano e recolher a opinião de um conjunto mais alargado de elementos da comunidade.

As fases 1 e 2 têm associada a entrega de um relatório Preliminar que, por uma questão de coerência entre as fases, será desenvolvida em dois documentos separados. Também as duas últimas fases são organizadas em relatórios independentes mas que devem ser considerados em complementaridade.

1.3. Organização do presente relatório

O presente relatório apresenta os principais resultados da **Fase 4: Programa de Ação e Sistema de Monitorização** e está organizado em 8 capítulos principais, no qual se inclui o presente capítulo de Enquadramento:

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

Cofinanciado por:

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

Cofinanciado por:



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

2.1. Breve enquadramento

No fase anterior do estudo (Propostas do PAMUS-BSE) foram descritas as propostas que contribuem para estabelecer uma estratégia que fomente um modelo de repartição modal mais sustentável e que contribuem para a redução da emissão de CO₂.

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

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

2.2. Aplicabilidade das propostas por concelho e/ou concentradas na CIM-BSE

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

Os cinco concelhos de nível superior, isto é, os concelhos da Covilhã, Guarda, Seia, Fundão e Gouveia desenvolveram uma parte da sua estratégia de mobilidade em sede do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), mas no decorrer do PAMUS foi possível identificar um conjunto adicional de propostas para estes concelhos. Para os restantes concelhos foi necessário identificar as propostas que respeitassem simultaneamente a estratégia de mobilidade defendida por estes e as linhas de orientação definidas em sede do PAMUS.

As Tabela 1 a Tabela 3 identificam para cada um dos concelhos da CIM-BSE, quais as propostas que estão a ser consideradas.

Cofinanciado por:



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

Objetivo		Almeida	Belmonte	Celorico da Beira	Covilhã	Figueira de Castelo Rodrigo	Fornos de Algodres	Fundão	Gouveia	Guarda	Manteigas	Mêda	Pinhel	Sabugal	Seia	Trancoso	CIM-BSE
1	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas																
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	■		■	■	■		■	■	■	■			■	■		
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■		■	■	
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	■		■	■	■		■		■	■		■	■	■	■	
1.5	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■	■	
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura																
2.1	Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa		■		■			■		■							
2.2	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC						■	■	■	■					■	■	
2.3	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias				■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■
2.4	Introdução de corredores BUS para circulação de veículos em sítio próprio																
2.5	Aquisição de autocarros	■	■	■		■	■				■	■	■		■	■	
2.6	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	
2.7	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.8	Melhoria da informação que é disponibilizada ao público	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos																
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	■		■	■		■	■	■	■				■	■		
3.2	Requalificação / Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes							■	■	■					■		
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados				■			■		■					■		■

Cofinanciado por:

Tabela 2 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM BSE: Objetivos específicos 4 a 7

Objetivo	Almeida	Belmonte	Celorico da Beira	Covilhã	Figueira de Castelo Rodrigo	Fornos de Algodres	Fundão	Gouveia	Guarda	Manteigas	Mêda	Pinhel	Sabugal	Seia	Trancoso	CIM-BSE
4	Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas															
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais															
4.2	Construção/ Melhoria de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal															
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)															
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)															
4.5	Manutenção da rede rodoviária de proximidade															
5	Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada															
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração															
5.2	Criação de oferta de estacionamento															
5.3	Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)															
5.4	Postos de carregamento rápido															
6	Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados															
6.1	Organização da logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)															
6.2	Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados															
6.3	Melhoria da acessibilidade às zonas industriais															
6.4	Otimização das rotas municipais de RSU e outros veículos															
7	Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO															
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia															
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias															
7.3	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis															
7.4	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes															

Cofinanciado por:

Tabela 3 - Avaliação das propostas face à sua aplicabilidade nos concelhos da CIM BSE: Objetivo específico 8

Objetivo	Almeida	Belmonte	Celorico da Beira	Covilhã	Figueira de Castelo Rodrigo	Fornos de Algodres	Fundão	Gouveia	Guarda	Manteigas	Mêda	Pinhel	Sabugal	Seia	Trancoso	CIM-BSE
8	Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias															
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.2	Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.3	Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.4	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.5	Desenvolvimento de um Plano Logístico						■									
8.6	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios				■		■		■							
8.7	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais		■		■		■		■					■	■	■
8.8	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	■	■	■	■		■	■	■		■	■	■	■	■	■
8.9	Criação de um Centro de Mobilidade	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.10	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.11	Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■

Da observação das tabelas anteriores é possível verificar que, um conjunto significativo das propostas elencadas é aplicável num número muito alargado de concelhos. Os concelhos que correspondem aos centros urbanos de nível superior são aqueles que apresentam uma maior diversidade das propostas consideradas (Gouveia é exceção a esta situação, mas é também o centro urbano de nível superior com menor dimensão).

Assumindo que a CIM verá significativamente reforçadas as suas competências técnicas e instrumentais na área da mobilidade e transportes é possível considerar que esta terá uma intervenção muito significativa em quatro áreas fundamentais, respetivamente:

- Na promoção da existência de serviços de transporte público de qualidade (objetivo 2), a CIM-BSE tem um papel estruturante na melhoria das redes intra e interconcelhias, no processo de inserção de transportes flexíveis para servir as zonas com baixa procura e na melhoria da informação. Isto não significa que os municípios não tenham uma palavra a dizer; significa somente dizer que o nível de planeamento e de gestão é centralizado na estrutura central, com a necessidade de partilha e discussão com as autarquias;
- Na promoção da intermodalidade no sistema de transportes coletivos (objetivo 3), estando o seu envolvimento relacionado com o desenvolvimento de um sistema de bilhética integrada;
- Na aposta em medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação (objetivo 7), sendo para este objetivo a CIM-BSE será dinamizadora de todas as linhas de propostas consideradas;

Cofinanciado por:



- Na aquisição de novas competências técnicas e instrumentais pela CIM e pelas autarquias (objetivo 8) adquire uma importância crucial, sendo responsável pelo desenvolvimento e/ou promoção da maior parte das medidas preconizadas.

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

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

Neste ponto apresenta-se a avaliação subjetiva realizada e que poderá balizar a seleção das propostas fundamentais. Nesta avaliação considerou-se a seguinte escala de avaliação da importância:

Figura 4 - Escala de importância na estratégia

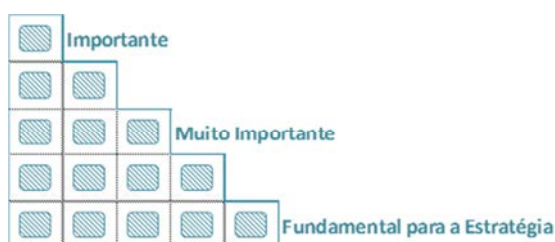


Figura 3 - Objectivos específicos do PAMUS BSE

1. Promover as **DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES**, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas
2. Promover a existência de **SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE** e adequados à procura
3. Promover a **INTERMODALIDADE** no sistema de transportes coletivos
4. Desenvolver uma estratégia **ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO** em contexto urbano e encaminhamento dos **FLUXOS DE TRÁFEGO** para as vias adequadas
5. Desenvolver **POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS** que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada
6. Organização da **LOGÍSTICA PRODUTIVA** e **MINIMIZAÇÃO OS IMPACTES ASSOCIADOS AO TRÁFEGO DE PESADOS**
7. Aposta em medidas inovadoras de **GESTÃO DA MOBILIDADE** e de **INFORMAÇÃO**
8. Aquisição de **NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS E INSTRUMENTAIS** pela CIM e autarquias

Cofinanciado por:

Nas Tabela 4 e Tabela 5 apresenta-se a avaliação das propostas face à sua importância para a concretização das estratégias de mobilidade e transportes.

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

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

Cofinanciado por:



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

Objectivos Específicos / Linhas de Orientação		Importância para ESTRATÉGIA				
1	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas					
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	☒	☒	☒	☒	☒
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	☒	☒	☒	☒	☒
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	☒	☒	☒	☒	☒
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	☒	☒	☒	☒	☒
1.5	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	☒	☒	☒	☒	☒
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura					
2.1	Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa	☒	☒	☒	☒	☒
2.2	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	☒	☒	☒	☒	☒
2.3	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	☒	☒	☒	☒	☒
2.5	Aquisição de autocarros	☒	☒	☒	☒	☒
2.6	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	☒	☒	☒	☒	☒
2.7	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	☒	☒	☒	☒	☒
2.8	Melhoria da informação que é disponibilizada ao público	☒	☒	☒	☒	☒
3	Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos					
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	☒	☒	☒	☒	☒
3.2	Requalificação / Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes	☒	☒	☒	☒	☒
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	☒	☒	☒	☒	☒
4	Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas					
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	☒	☒	☒	☒	☒
4.2	Construção/ Melhoria de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	☒	☒	☒	☒	☒
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	☒	☒	☒	☒	☒
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)	☒	☒	☒	☒	☒
4.5	Manutenção da rede rodoviária de proximidade	☒	☒	☒	☒	☒

Cofinanciado por:

Tabela 5 - Avaliação das propostas face ao seu grau de importância estratégica: Objetivos 5 a 8

Objectivos Específicos / Linhas de Orientação		Importância para ESTRATÉGIA				
5	Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada					
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	☒	☒	☒	☒	
5.2	Criação de oferta de estacionamento	☒	☒	☒	☒	
5.3	Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	☒	☒			
5.4	Postos de carregamento rápido	☒				
6	Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados					
6.1	Organização da logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)	☒	☒			
6.2	Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	☒	☒	☒	☒	
6.3	Melhoria da acessibilidade às zonas industriais	☒				
6.4	Otimização das rotas municipais de RSU e outros veículos	☒				
7	Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO					
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	☒	☒	☒	☒	
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	☒	☒	☒	☒	☒
7.3	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis	☒				
7.4	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	☒	☒	☒		
Objectivos Específicos / Linhas de Orientação		Importância para ESTRATÉGIA				
8	Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias					
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	☒	☒	☒	☒	
8.2	Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	☒				
8.3	Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	☒	☒			
8.4	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	☒	☒	☒	☒	
8.5	Desenvolvimento de um Plano Logístico	☒	☒			
8.6	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	☒	☒	☒	☒	☒
8.7	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	☒	☒	☒		
8.8	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	☒	☒			
8.9	Implementação de um Centro de Mobilidade	☒	☒	☒	☒	
8.10	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	☒	☒	☒	☒	
8.11	Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	☒	☒	☒		

Cofinanciado por:



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

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

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

- Período em que são concretizadas as propostas, que pode ser **curto** (se a sua realização demorar até 12 meses), **médio** (se a sua realização demorar entre 2 a 3 anos) ou **longo prazo** (se a sua realização demorar mais de 3 anos);
- Período em que as propostas têm impacte significativo. Este foi classificado em pontual, temporário ou contínuo, consoante a descrição apresentada na Tabela 6.

Tabela 6 - Impacte temporal das propostas

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

Cofinanciado por:

Tabela 7 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 1 a 3

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos		Cronograma										Prazo de Implementação			Impacte Temporal
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Curto	Médio	Longo	
1	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas														
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos														Contínuo
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas														Contínuo
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)														Temporário
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas														Contínuo
1.5	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados														Contínuo
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura														
2.1	Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa														Contínuo
2.2	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC														Contínuo
2.3	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias														Contínuo
2.5	Aquisição de autocarros														Contínuo
2.6	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)														Contínuo
2.7	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta														Contínuo
2.8	Melhoria da informação que é disponibilizada ao público														Contínuo
3	Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos														
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.														Contínuo
3.2	Requalificação / Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes														Contínuo
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados														Contínuo

Cofinanciado por:



Tabela 8 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacto temporal: Objetivos específicos 4 a 6

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Cronograma											Prazo de Implementação			Impacte Temporal
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		Curto	Médio	Longo	
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas															
4.1 Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais															Contínuo
4.2 Construção/ Melhoria de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal															Contínuo
4.3 Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controlo de velocidade e aumento da segurança)															Contínuo
4.4 Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)															Contínuo
4.5 Manutenção da rede rodoviária de proximidade															Contínuo
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada															
5.1 Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controlo do estacionamento de longa duração															Contínuo
5.2 Criação de oferta de estacionamento															Contínuo
5.3 Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)															Contínuo
5.4 Postos de carregamento rápido															Contínuo
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados															
6.1 Organização da logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)															Temporário
6.2 Controlo da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados															Contínuo
6.3 Melhoria da acessibilidade às zonas industriais															Contínuo
6.4 Otimização das rotas municipais de RSU e outros veículos															Contínuo

Cofinanciado por:

Tabela 9 - Avaliação das propostas face à sua duração, período de implementação, e impacte temporal: Objetivos específicos 7 e 8

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos		Cronograma										Prazo de Implementação			Impacte Temporal
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Curto	Médio	Longo	
7	Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO														
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia														Contínuo
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias														Contínuo
7.3	Informação em tempo real sobre a oferta de TCoferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis														Contínuo
7.4	Informação em tempo real sobre a oferta de TCoferecida disponível na interface de transportes														Contínuo
8	Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias														
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos														Contínuo
8.2	Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos														Contínuo
8.3	Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas														Temporário
8.4	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes														Temporário
8.5	Desenvolvimento de um Plano Logístico														Temporário
8.6	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhos														Temporário
8.7	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais														Temporário
8.8	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas														Temporário
8.9	Implementação de um Centro de Mobilidade														Contínuo
8.10	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade														Contínuo
8.11	Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade														Contínuo

Cofinanciado por:



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

- Verifica-se uma maior intensidade de ocorrência das propostas nos primeiros cinco anos do plano, uma vez que este corresponde ao período em que é mais fácil planear o futuro;
- Prevalecem as propostas com impactes contínuos ao longo do tempo, com as propostas de impacte pontual a serem muito pouco significativas;
- As propostas relacionadas com o desenvolvimento dos estudos de aprofundamento do conhecimento e de planeamento das ações, são de âmbito temporário e devem ser realizadas logo nos primeiros anos de implementação do PAMUS, de modo a ser possível desenvolver as propostas concretas no terreno depois disso;
- Algumas dessas propostas têm interdependências entre si. Por exemplo, o inquérito à mobilidade de pessoas e empresas deve ser realizado antes do Plano Operacional de Transporte, do Plano Logístico e dos Planos de Mobilidade e Transportes de nível concelhio.
- O *mix* das propostas privilegia sobretudo, as propostas cujo período de implementação é curto ou médio, verificando-se que o número de propostas com período de implementação de longo prazo é relativamente reduzidas.

4. Avaliação do âmbito e tipologia das propostas

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

- **Âmbito geográfico**, distinguindo-se as propostas em função de serem de carácter regional, concelhio ou local, segundo os critérios apresentados na Tabela 10;

Tipologia das propostas, tendo em consideração a tipologia de ações descritas na

- Tabela 11.

Tabela 10 - Âmbito geográfico das propostas

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

Cofinanciado por:

Tabela 11 - Classificação das propostas em função da sua tipologia

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

Nas Tabela 12 e Tabela 13 apresenta-se a avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e à tipologia das propostas.

Cofinanciado por:

Tabela 12 - Avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e sua tipologia: Objetivos específicos 1 a 5

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos		Âmbito Geográfico			Tipologias das Propostas	
		Local	Concelhio	Supra concelhio		
1	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas					
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	☒			2	
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	☒	☒		2	
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)		☒	☒	4	
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas		☒		3	
1.5	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados		☒		3	
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura					
2.1	Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa			☒	5	6
2.2	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC		☒		5	6
2.3	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias		☒	☒	5	6
2.5	Aquisição de autocarros		☒		3	
2.6	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	☒	☒		1	
2.7	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	☒			3	6
2.8	Melhoria da informação que é disponibilizada ao público			☒	4	3
3	Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos					
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.		☒		1	3
3.2	Requalificação / Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes		☒		1	3
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados			☒	3	5
4	Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas					
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais			☒	1	
4.2	Construção/ Melhoria de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	☒			1	
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	☒	☒		2	1
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)		☒		3	
4.5	Manutenção da rede rodoviária de proximidade		☒		1	
5	Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada					
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	☒			2	7
5.2	Criação de oferta de estacionamento	☒			1	2
5.3	Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	☒			2	
5.4	Postos de carregamento rápido	☒			3	

Cofinanciado por:

Tabela 13 - Avaliação das propostas face ao seu âmbito geográfico e sua tipologia: Objetivos específicos 6 a 8

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos		Âmbito Geográfico			Tipologias das Propostas	
		Local	Concelhio	Supra concelhio		
6	Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados					
6.1	Organização da logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)			☒	6	5
6.2	Controlo da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	☒			7	
6.3	Melhoria da acessibilidade às zonas industriais		☒		1	
6.4	Otimização das rotas municipais de RSU e outros veículos		☒		3	
7	Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO					
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	☒			3	5
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	☒			3	5
7.3	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis			☒	4	
7.4	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes			☒	4	
8	Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias					
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos			☒	6	7
8.2	Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos			☒	3	5
8.3	Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas			☒	6	
8.4	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes		☒		6	
8.5	Desenvolvimento de um Plano Logístico		☒		6	
8.6	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios		☒		3	6
8.7	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais		☒		3	6
8.8	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	☒			3	6
8.9	Implementação de um Centro de Mobilidade			☒	3	6
8.10	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade			☒	5	6
8.11	Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade			☒	5	6

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

- No que respeita ao âmbito geográfico verifica-se uma repartição bastante equilibrada relativamente à escala em que se desenvolvem as propostas;
- Quando se considera a tipologia das propostas importa destacar a sua diversidade, mas também o maior enfoque nas propostas que envolvem a gestão dos sistemas (18) e a Informação e sensibilização (15), o que reforça a orientação global de procurar gerir melhor os recursos existentes.

Cofinanciado por:



- Ainda na avaliação, de acordo com a tabela de avaliação das tipologias das propostas é de assinalar a importância que as parcerias e concertações assumem: 10 em 43 das linhas de intervenção, o que evidencia ainda mais a importância da CIM-BSE vir a desempenhar um papel estratégico com maior significância.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cofinanciado por:

Tabela 14 - Avaliação das propostas face aos responsáveis pela sua implementação: Objetivos específicos 1 a 4

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos		Responsáveis pela implementação da Ação						
		CIM BSE	Municípios	Operadores De TP	CP	Infraestr. de Portugal	Gestores de Espaços Comerciais	Outras entidades Privadas
1	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas							
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos		☒					
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas		☒					
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	☒	☒					
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas		☒					☒
1.5	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos		☒					
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura							
2.1	Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa		☒		☒	☒		
2.2	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC		☒	☒				
2.3	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	☒	☒	☒				
2.5	Aquisição de autocarros	☐	☒					☐
2.6	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)		☒					
2.7	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	☒	☒	☒				☒
2.8	Melhoria da informação que é disponibilizada ao público	☒	☒					
3	Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos							
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos		☒					
3.2	Requalificação / Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes		☒					
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	☒	☒	☒	☒			
4	Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas							
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais		☐			☒		
4.2	Construção/ Melhoria de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal		☒					
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controlo de velocidade e aumento da segurança)		☒					
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)		☒					
4.5	Manutenção da rede rodoviária de proximidade	☒	☒					

Nível de Responsabilidade



Cofinanciado por:



Tabela 15 - Avaliação das propostas face aos responsáveis pela sua implementação: Objetivos específicos 5 a 8

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos		Responsáveis pela implementação da Ação						
		CIM BSE	Municípios	Operadores De TP	CP	Infraestr. de Portugal	Gestores de Espaços Comerciais	Outras entidades Privadas
5	Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada							
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração		☒					
5.2	Criação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (serviço aos TP)		☒					
5.3	Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)		☒					
5.4	Postos de carregamento rápido		☒					
6	Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados							
6.1	Organização da logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)	☒	☒				☒	
6.2	Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados		☒					
6.3	Melhoria da acessibilidade às zonas industriais		☒					☐
6.4	Otimização das rotas municipais de RSU e outros veículos		☒					
7	Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO							
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia		☒					
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	☒	☒					
7.3	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	☒	☒					
7.4	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	☒	☒	☒	☒			
8	Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	☒	☒					
8.2	Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	☒	☒					
8.3	Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	☒	☒					
8.4	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	☒	☒					
8.5	Desenvolvimento de um Plano Logístico	☒	☒					
8.6	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhos		☒					
8.7	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	☒	☒				☒	
8.8	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	☒	☒				☒	
8.9	Implementação de um Centro de Mobilidade	☒	☒					
8.10	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	☒	☒	☒	☒	☒	☒	
8.11	Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	☒	☒	☒	☒	☒	☒	

Nível de Responsabilidade



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

A CIM-BSE é também uma das entidades essenciais ao processo de consolidação da estratégia, sendo de sublinhar o seu papel sobretudo nas propostas relacionadas com a concretização dos objetivos 7 (Aposta em

Cofinanciado por:



medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação) e 8 (Aquisição de novas competências técnicas e instrumentais pela CIM e pela autarquia).

Tabela 16 - Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 1 a 4

Objectivos Estratégicos / Objectivos Específicos	Grupos a Auscultar/Consultar							
	Responsáveis pelos principais pólos geradores	Residentes	Associações de comerciantes e indústria	Municípios	Operadores de Transportes	CP	Infraestruturas de Portugal	Associações de Táxis
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
1.1 Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	☒	☒	☒					
1.2 Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	☒	☒	☒					
1.3 Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	☒	☒	☒		☒	☒		
1.4 Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas			☒		☒	☒		
1.5 Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	☒	☒	☒					
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
2.1 Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa	☐	☒	☒	☒	☒	☒	☒	
2.2 Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	☒	☒	☒		☒			
2.3 Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	☒	☒	☒		☒			
2.5 Aquisição de autocarros				☒	☒			
2.6 Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	☒	☒	☒		☒			
2.7 Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	☒	☒	☒		☒			☒
2.8 Melhoria da informação que é disponibilizada ao público	☒	☒	☒		☒	☒		
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
3.1 Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.		☒			☒			☒
3.2 Requalificação / Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes					☒			☒
3.3 Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados		☒		☒	☒	☒		☒
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
4.1 Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais			☒	☒	☐			
4.2 Construção / Melhoria de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	☒	☒	☒				☒	
4.3 Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controlo de velocidade e aumento da segurança)	☒	☒	☒					
4.4 Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)	☒	☒	☒					☐
4.5 Manutenção da rede rodoviária de proximidade		☒						

☒ Significativa ☒ Intermédia ☐ Complementar

Cofinanciado por:

Tabela 17 – Avaliação das propostas face aos grupos a consultar na sua elaboração: Objetivos Específicos 5 a 8

Objectivos Estratégicos / Objetivos Específicos	Grupos a Auscultar/Consultar							
	Responsáveis pelos principais pólos geradores	Residentes	Associações de comerciantes e indústria	Municípios	Operadores de Transportes	CP	Infraestruturas de Portugal	Associações de Táxis
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
5.1 Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	☒	☒	☒					
5.2 Criação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (serviço aos TP)		☒			☒	☒		
5.3 Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	☒	☒	☒					
5.4 Postos de carregamento rápido	☒	☒	☒					
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
6.1 Organização da logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)	☒		☒					
6.2 Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	☒	☒	☒					
6.3 Melhoria da acessibilidade às zonas industriais	☒	☒	☒				☒	
6.4 Otimização das rotas municipais de RSU e outros veículos		☒						
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
7.1 Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	☒	☒	☐					
7.2 Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias		☒						☒
7.3 Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis		☒			☒	☒		☐
7.4 Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes		☒			☒	☒		☐
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
8.1 Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos				☒		☒		
8.2 Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos								
8.3 Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	☒	☒	☒	☒	☒	☒		☒
8.4 Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	☒	☒	☒	☒	☒	☒		☒
8.5 Desenvolvimento de um Plano Logístico	☒		☒					
8.6 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhos	☒	☒	☒		☒	☒		☒
8.7 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	☒		☒		☒	☒		☐
8.8 Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas		☒			☒	☒		
8.9 Implementação de um Centro de Mobilidade	☒	☒	☒	☒	☒	☒		☒
8.10 Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒
8.11 Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒

☒ Significativa ☒ Intermédia ☐ Complementar

Cofinanciado por:

Da análise das tabelas anteriores referentes aos principais *stakeholders* a consultar, para que no seu conjunto as propostas possam ser estudadas e executadas com o maior rigor e satisfação possível, é de salientar que:

- Em matéria de **modos suaves**, a população residente, como potencial utilizadora e os polos que poderão originar as deslocações dessa mesma população, são aqueles que mais podem contribuir para construção das propostas;
- Na **intermodalidade**, na **melhoria dos transportes públicos** e na **gestão da mobilidade**, como não poderia deixar de ser os operadores de TC são os que mais significativamente têm conteúdo para debate, sendo que os residentes e os principais geradores de viagens têm um papel fundamental na avaliação da procura. Todavia, é de destacar neste ponto, a forte necessidade de diálogo já que existem inúmeros *stakeholders* a envolver no processo;
- No âmbito das propostas relacionadas com **estacionamento**, é necessário auscultar os principais utilizadores e os responsáveis pelos polos (comerciantes, polos geradores) que justificam a realização de viagens por parte desses mesmos utilizadores. Adicionalmente, e como forma de garantir a plena integração da estratégia de mobilidade, é necessário igualmente recolher a opinião dos operadores rodoviários e ferroviários.
- Nas ações relacionadas com a organização da **Logística** e com a limitação de tráfego dos pesados em aglomerados, a importância dos responsáveis pelos polos industriais / empresariais é a mais significativa sendo que os residentes deverão ter “voto” na segunda parte da temática, como principais prejudicados;
- No contexto das **novas competências** para a CIM e autarquias, é fundamental envolver um conjunto muito alargado de intervenientes, uma vez que muitas das temáticas beneficiarão muito dos contributos que os diferentes atores possam querer aportar.

6. Estimativas de Custos

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

A Tabela 18 apresenta um resumo dos custos de investimento por concelho e por rubrica, tendo-se considerado a mesma descrição dos quadros das fichas de ação dos PEDUS; no caso dos custos anuais de exploração e da manutenção rodoviária, optou-se por considerar estes valores à parte, uma vez que ocorrem em cada ano com valores aproximados.

Cofinanciado por:



Tabela 18 - Estimativa dos custos totais por concelho e para a CIM-BSE

Concelhos	Custos de intervenção							Custo Anual Exploração	Custo Anual Manutenção Rodoviária
	Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Não classificados	Total sem custos de exploração/manutenção		
Almeida	250.250 €	8.000 €	7.105.000 €	335.000 €	- €	- €	7.698.250 €	35.000 €	400.000 €
Belmonte	56.875 €	- €	4.127.980 €	80.000 €	- €	- €	4.264.855 €	- €	592.000 €
Celorico da Beira	147.075 €	11.050 €	1.985.800 €	171.000 €	- €	- €	2.314.925 €	8.000 €	915.000 €
Covilhã	921.150 €	80.500 €	16.723.753 €	223.000 €	15.000 €	549.800 €	18.513.203 €	82.500 €	1.833.333 €
Figueira de Castelo Rodrigo	50.000 €	10.000 €	3.002.270 €	80.000 €	10.000 €	401.000 €	3.553.270 €	30.000 €	500.000 €
Fornos de Algodres	40.000 €	- €	937.000 €	- €	- €	- €	977.000 €	- €	150.000 €
Fundão	153.750 €	25.000 €	6.185.000 €	183.000 €	- €	- €	6.546.750 €	- €	1.000.000 €
Gouveia	205.125 €	17.500 €	3.193.700 €	161.600 €	5.800 €	1.040.000 €	4.623.725 €	- €	613.600 €
Guarda	992.489 €	20.000 €	22.899.628 €	2.011.910 €	15.000 €	- €	25.939.027 €	50.000 €	925.000 €
Manteigas	40.000 €	25.000 €	6.035.000 €	75.000 €	- €	- €	6.175.000 €	- €	600.000 €
Mêda	47.500 €	- €	1.313.862 €	60.000 €	- €	- €	1.421.362 €	15.000 €	452.007 €
Pinhel	391.125 €	4.500 €	4.139.500 €	225.500 €	- €	- €	4.760.625 €	51.000 €	255.000 €
Sabugal	296.875 €	15.000 €	2.685.000 €	- €	- €	17.491.834 €	20.488.709 €	41.166 €	1.000.000 €
Seia	628.750 €	85.000 €	9.675.000 €	704.000 €	- €	- €	11.092.750 €	60.000 €	1.030.000 €
Trancoso	122.189 €	12.500 €	396.091 €	402.000 €	12.000 €	- €	944.780 €	68.000 €	155.500 €
CIM-BSE	1.397.500 €	60.000 €	- €	730.000 €	10.000 €	- €	2.197.500 €	36.500 €	n.a.
Total	5.740.653 €	374.050 €	90.404.584 €	5.442.010 €	67.800 €	19.482.634 €	121.511.731 €	477.166 €	10.421.441 €

Fonte: Informação disponibilizada pelas CM's da CIM-BSE e complementado pela equipa

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

- Os concelhos da Guarda, Sabugal e da Covilhã são aqueles que apresentam envelopes de investimento mais elevados, respetivamente 25,9 milhões de euros para a Guarda, 20,4 milhões para o Sabugal e 18,5 milhões para a Covilhã. Os centros urbanos de nível superior apresentam intensidades de investimento bastante variáveis: as propostas de Seia representam um investimento global de 11,1 milhões de euros, enquanto os concelhos do Fundão e de Gouveia apresentam necessidades de investimento bastante mais moderados (6,5 e 4,6 milhões de euros);
- Os restantes concelhos apresentam níveis de intensidade de investimento bastante diferenciados (onde se diferencia acentuadamente, conforme referido no parágrafo anterior), sendo de distinguir os concelhos em que é possível identificar um esforço de contenção no envelope de investimento considerado. Entre estes, destacam-se os concelhos de Fornos de Algodres, Trancoso e Mêda, com níveis de investimento inferiores a 1,5 milhões de euros.
- No conjunto, as iniciativas que se consideram ser da responsabilidade da CIM-BSE representam um custo de investimento na ordem dos 2,2 milhões de euros, dos quais uma parte significativa está comprometida com a realização dos instrumentos de planeamento e das competências necessárias à plena realização da sua missão na área da mobilidade e transportes;
- No conjunto dos 15 concelhos, as estimativas com os custos com a manutenção da rede rodoviária orçam em cerca de 10,5 milhões de euros, sendo de assinalar que as diferenças relativas entre concelhos são mais atenuadas, verificando-se que estes custos variam entre os 150 mil euros de Fornos de Algodres e os 1,8 milhões de euros da Covilhã.

Cofinanciado por:

A Tabela 19 apresenta a estimativa dos custos declinados por objetivos específicos e por rubrica. Em Anexo, apresentam-se os mapas de custos por objetivo e proposta para cada um dos concelhos da CIM-BSE.

A Figura 4 apresenta a repartição dos custos por tipologia de intervenções.

Tabela 19 - Estimativa dos custos totais por Objetivos Específicos

Objetivos Específicos	Custos de intervenção							Custo Anual Exploração	Custo Anual Manutenção
	Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Não classificados	Total sem custos de exploração		
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas	1.002.903 €	262.050 €	23.861.505 €	433.500 €	43.500 €	1.374.000 €	26.977.458 €	124.000 €	
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura	852.000 €	35.000 €	1.131.020 €	1.924.000 €	5.000 €	580.600 €	4.527.620 €	159.900 €	
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos	84.450 €	14.000 €	5.822.600 €	650.600 €	2.300 €	221.084 €	6.795.034 €	13.716 €	
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas	746.200 €	2.500 €	30.610.849 €	- €	- €	25.489.391 €	56.848.939 €	47.050 €	10.421.441 €
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada	513.000 €	2.000 €	8.918.670 €	845.000 €	- €	431.000 €	10.709.670 €	4.000 €	
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactos associados ao tráfego de pesados	380.500 €	5.000 €	9.855.000 €	360.000 €	5.000 €	50.000 €	10.655.500 €	62.000 €	
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO	72.500 €	31.000 €	903.000 €	1.125.910 €	- €	700.000 €	2.832.410 €	30.000 €	
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias	2.020.100 €	20.000 €	- €	75.000 €	10.000 €	40.000 €	2.165.100 €	36.500 €	
Total	5.671.653 €	371.550 €	81.102.644 €	5.414.010 €	65.800 €	28.886.075 €	121.511.731 €	477.166 €	10.421.441 €
Total sem (4)	4.925.453 €	369.050 €	50.491.795 €	5.414.010 €	65.800 €	3.396.684 €	64.662.792 €	430.116 €	- €

Fonte: Informação disponibilizada pelas CM's da CIM-BSE e complementado pela equipa

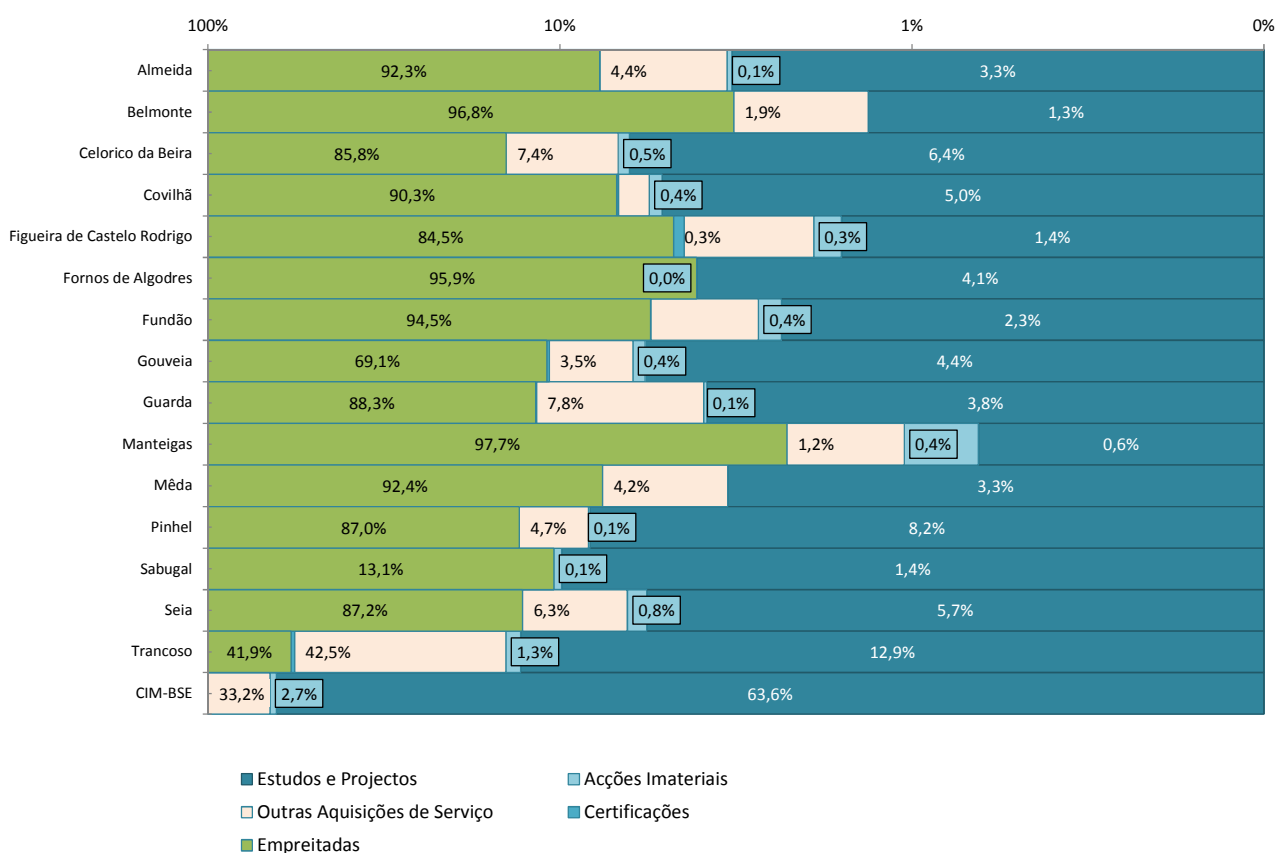
Da análise desta tabela e da figura seguinte é possível destacar as seguintes conclusões:

- Quando se consideram os custos de investimento agrupados por objetivos específicos verifica-se que o Objetivo 4 “Desenvolver uma estratégia articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas” é aquele que consome a maior percentagem de recursos (43% do total dos custos de investimento);
- A “promoção das deslocações em modos suaves” é o segundo principal objetivo, concentrando 1/4 dos investimentos globais da CIM-BSE, num total de 26,3 milhões de euros;
- De um modo geral, é na rubrica empreitadas que é consumida a maior quantidade de recursos financeiros.

Cofinanciado por:



Figura 4 - Distribuição dos custos nas intervenções propostas



Fonte: Informação disponibilizada pelas CM's da CIM-BSE, com tratamento TIS

Cofinanciado por:

7. Potenciais fontes de financiamento

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

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

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

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

7.1. Programa Centro 2020



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

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

O Centro 2020 é o instrumento financeiro de apoio ao desenvolvimento regional do Centro de Portugal, onde se integra a CIM-BSE. Este programa tem uma dotação de 2,155 mil milhões de euros, dos quais 1,751 mil milhões de euros do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e 404 milhões de euros do Fundo Social Europeu (FSE). O programa integra o Acordo de Parceria “Portugal 2020” e o atual ciclo de fundos estruturais da União Europeia destinados a Portugal.

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

Cofinanciado por:



O PO Centro estrutura-se em 9 eixos prioritários, mobilizando 9 objetivos temáticos e 27 prioridades de investimento.

No âmbito do PO Centro admite-se ser possível enquadrar algumas das ações do PAMUS ao abrigo do Eixo, relativo à Afirmção dos Recursos (e para o qual estão reservados 102 milhões), nomeadamente na PI 4.5. “A promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação”, uma vez que esta enquadra as seguintes tipologias de projetos:

- Apoio à elaboração de planos integrados de mobilidade urbana sustentável
- Investimento em ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal) e em modos de transporte não motorizados para uso público, como bicicletas
- Sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte adequadas à articulação entre os territórios urbanos e os territórios de baixa densidade populacional
- Apoio a medidas de consciencialização dos consumidores e empresas relacionadas com as emissões de gases poluentes (CO₂ mas também PM e NO₂).

Por outro lado, o Eixo 8 relativo ao “Reforço da capacitação institucional das entidades regionais” (e para o qual está previsto um envelope de 54 milhões €) e que tem como objetivo a melhoria do acesso às tecnologias da informação e da comunicação, bem como a sua utilização e qualidade, nomeadamente para qualificação da administração pública permitirá enquadrar algumas das ações dos 7 e 8 do PAMUS, nomeadamente aquelas que se consigam enquadrar:

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

Finalmente no Eixo 9 “Reforçar a rede urbana” (ao qual estão atribuídos 212 milhões de euros) será possível enquadrar as ações relacionadas com:

- Reforço da integração tarifária multimodal para os transportes públicos e melhoria das soluções de bilhética integrada
- Adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real

Cofinanciado por:

- Investimento em corredores urbanos de procura elevada, em ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), e em modos de transporte não motorizados para uso público, como bicicletas

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

- Objetivo 1: Promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas;
- Objetivo 2: Promover serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura;
- Objetivo 3: Promover a Intermodalidade no sistema de transportes coletivos;
- Objetivo 7: Aposta em medidas inovadoras de gestão da mobilidade e de informação;

7.2. Programas temáticos do Portugal 2020



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

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

O Portugal 2020 tem como objetivos principais:

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

Cofinanciado por:



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



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

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

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

Este programa está estruturado em 6 eixos, respetivamente

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

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

Cofinanciado por:





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

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

Embora este programa não contemple nenhum eixo estratégico que esteja diretamente relacionado com a área dos transportes, poderão existir oportunidades de financiamento no âmbito da formação e capacitação da população no sentido de dar resposta ao objetivo específico 7, relativo à Capacitação e Envolvimento da Sociedade.



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

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

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

Tal como acontece no PO Centro, as ações contidas neste PAMUS inserem-se essencialmente dentro do Objetivo Temático (OT) 4 - “Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores”, com enfoque na prioridade de investimento (PI) 4.5: “A promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente, as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação”.

Cofinanciado por:



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

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

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

- Objetivo 2: Promover serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura;
- Objetivo 3: Promover a Intermodalidade no sistema de transportes coletivos;
- Objetivo 4: Desenvolvimento de uma estratégia de articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas;
- Objetivo 8: Aquisição de novas competências técnicas e Instrumentais pelas CIM e autarquias.

7.3. Outros programas a nível nacional e transfronteiriço

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



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

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



Relativamente a programas transfronteiriços, importa considerar o Programa Operacional Transfronteiriço Espanha Portugal (parte do programa europeu INTERREG), sendo que a CIM-BSE confronta com as NUT3 de Salamanca e de Cáceres.

Cofinanciado por:



Este programa contempla 5 eixos prioritários:

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

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

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

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

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

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

Cofinanciado por:



7.4. Programas europeus

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



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

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

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



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

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

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

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

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

Cofinanciado por:



7.5. Resumo das principais fontes de financiamento

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

Tabela 20 - Principais fontes de financiamento disponíveis por objetivos específicos do PAMUS

Objetivos Específicos		Centro 2020	PT's do Portugal 2020	Outros programas nacionais	Programas europeus
1.	Promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas	☒		☒	☒
2.	Promover a existência de serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura	☒	☒	☒	☒
3.	Promover a intermodalidade no sistema de transportes coletivos	☒	☒		☒
4.	Desenvolver uma estratégia articulada de qualificação do espaço rodoviário em contexto urbano e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias adequadas	☐	☐	☒	
5.	Desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas que contribuem para uma repartição modal mais equilibrada	☐	☐		
6.	Organização da logística produtiva e minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados		☐	☒	
7.	Aposta em medidas inovadoras da gestão da mobilidade e de informação	☒			
8.	Aquisição de novas competências técnicas e instrumentais pela CIM e autarquias			☒	☒

Cofinanciado por:



8. Sistema de Monitorização

8.1. Enquadramento

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

Acompanhamento

Através do estabelecimento de um conjunto de indicadores que permita:

- Medir os progressos da implementação efetiva das ações propostas (Monitorização da execução, principalmente através de indicadores de oferta);
- Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas (Monitorização de impactes / resultados, principalmente através de indicadores de procura);
- Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano (Monitorização do alcance dos objetivos).

Gestão do PAMUS e apoio à decisão

Através da constituição de um conjunto de indicadores que permita auxiliar a identificação da necessidade de desenvolver medidas de correção.

A necessidade de adaptar/corrigir as medidas propostas no plano pode estar associada à constatação da sua ineficácia em atingir os objetivos estabelecidos ou do surgimento, ao longo do tempo, de novas questões e preocupações importantes no sistema de mobilidade, as quais não foram contempladas inicialmente nos objetivos do plano.

Estas alterações / adaptações podem igualmente resultar das reações da população e dos diferentes atores, da sua alteração de comportamentos e da sua apropriação de novos modelos de deslocamentos.

A monitorização permite assim intervir sobre o conteúdo do PAMUS, possibilitando o reforço ou a adaptação de ações que não estejam a ser eficazes ou não estejam a ir de encontro aos objetivos definidos.

Aprendizagem e melhoria na atuação

Através da constituição de um conjunto de procedimentos que permita aprender com a experiência de implementação do plano e melhorar a compreensão do desempenho dos instrumentos utilizados.

Tal poderá ser obtido com a observação antes e depois dos efeitos da estratégia desenvolvida sobre os principais indicadores de resultado e face aos principais objetivos do plano.

Adicionalmente, os indicadores selecionados podem permitir comparar o desempenho das medidas implementadas em relação aos resultados obtidos em cidades/concelhos semelhantes.

Comunicação e participação

Através da elaboração de conteúdos que permitam informar a CIM e os executivos municipais que a integram, bem como os diversos parceiros/atores.

Cofinanciado por:

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

8.2. Monitorização e reavaliação.

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

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

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

Neste processo de definição de indicadores selecionaram-se:

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

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

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

Cofinanciado por:



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

8.3. Indicadores de resultados

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

Os indicadores síntese são apresentados na Tabela 21, assim como as metas definidas para cada um deles.

Tabela 21 - Indicadores de resultados e metas propostas

	2011	2020
Alteração da Repartição Modal a favor do TC e modos suaves		
% TI (transporte individual)	66%	57% (-9%)
% TC (transporte coletivo)	13%	15% (+2%)
% MS (modos suaves: a pé e bicicleta)	20%	27%(+7%)
Aumento Acessibilidade em TC ¹		
% de população servida no PE	94%	98% (+4%)
% de população servida no FER	87%	95% (+8%)
Aumento Acessibilidade em Modos Suaves		
km de rede pedonal estruturante / 100 Hab	n.d	x2
km de rede ciclável pedonal estruturante / 100 Hab	n.d	x3
Melhoria da Segurança Rodoviária: vítimas em acidentes por tipologia		
Mortos	17	Diminuição continuada
Feridos graves	68	
Feridos ligeiros	463	
Diminuição do nº deslocações e/ou dos percursos necessários (veic. km)		
Parâmetro de avaliação qualitativa das propostas a monitorizar com base na redução efetiva das emissões		
Diminuição de Congestionamento		
Parâmetro de avaliação qualitativa das propostas a monitorizar com base na redução efetiva das emissões		
Aumentos das frotas amigas do ambiente		
Parâmetro de avaliação qualitativa das propostas a monitorizar com base na redução efetiva das emissões		
Redução de Emissões (-20% até 2020) ²		
10 ³ Ton CO ₂	785	628
Promoção da Inclusão Social /Coesão Territorial		

¹ Considerando o cumprimento dos critérios de serviços mínimos do RJSTP

² O valor de referência é relativo ao ano de 2009.

Cofinanciado por:

	2011	2020
% População com acesso ao Hospital de referência com tempos de deslocação inferiores a 60 minutos	*	*
% Frota TC adaptada a Cidadão com mobilidade reduzida		
% de veículos adaptados a pessoas com mobilidade reduzida	n.d	

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

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

Na Tabela 105 apresentam-se os indicadores de resultados selecionados (síntese (I) e secundários (S)), organizados em função das diferentes áreas de intervenção do PAMUS. Para cada um destes indicadores identifica-se:

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

Cofinanciado por:



Tabela 22 - Indicadores de Síntese (de resultados)

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

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

Cofinanciado por:

8.4. Indicadores de Execução

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

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

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

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

Tabela 23 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 1

Objetivo		Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
1	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas			
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	Extensão dos eixos pedonais intervençionados	Alfanumérica	Anual
		% da infraestrutura concluída vs. infraestrutura projetada	Alfanumérica	Anual
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	Extensão dos eixos cicláveis intervençionados	Alfanumérica Gráfica	Anual
		% da infraestrutura concluída vs. infraestrutura projetada	Alfanumérica	Anual
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	Número e tipo de ações realizadas.	Alfanumérica Gráfica	Anual
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	Nº de postos de de empréstimo	Alfanumérica	Anual
		Frota de bicicletas de aluguer		
1.5	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	Nº de lugares de estacionamento para bicicletas nos principais polos geradores	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Nº de polos geradores com estacionamento para bicicletas		Anual

Cofinanciado por:

Tabela 24 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 2

Objetivo		Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura			
2.1	Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa	N.º de serviços por dia nos dois sentidos	Alfanumérica	Anual
		Passageiros transportados por ano	Alfanumérica	Anual
2.2	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	N.º de linhas de TU introduzidas	Alfanumérica Gráfica	Anual
2.3	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	Linhas de TPC introduzidas (por nível hierárquico)	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Carreiras inter-concelhias existentes intervencionadas (por nível hierárquico)	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Número de linhas inter-concelhias oferecidas num Dia Útil (DU), por nível hierárquico	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Serviços inter-concelhios num DU, nos períodos de maior procura e fora dos períodos de ponta (serviços/hora/sentido), por nível hierárquico	Alfanumérica	Anual
2.5	Aquisição de autocarros	Nº de autocarros adquiridos	Alfanumérica	Anual
2.6	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	N.º de paragens intervencionadas	Alfanumérica	Anual
		N.º de paragens acessíveis	Alfanumérica	Anual
2.7	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	N.º de circuitos de transporte a pedido implementados	Alfanumérica Gráfica	Anual
		População que passou a ser servida pelo transporte coletivo	Alfanumérica	Anual
		Passageiros transportados por ano	Alfanumérica	Anual
2.8	Melhoria da informação que é disponibilizada ao público	Nº de interfaces e paragens com disponibilização de informação aos passageiros	Alfanumérica Gráfica	Anual

Cofinanciado por:

Tabela 25 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 3

Objetivo		Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos				
3.1	Criação / Requalificação das interfaces de transporte existentes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	Nº de interfaces intervencionados: melhoria das condições de estadia	Alfanumérica	Anual
		Nº de interfaces intervencionados: melhoria de condições de estacionamento, park&ride e outras requalificações externas	Alfanumérica	Anual
		Nº de interfaces com oferta de estacionamento para bicicletas	Alfanumérica	Anual
		Nº de interfaces com disponibilização de informação	Alfanumérica	Anual
3.2	Requalificação / Criação dos acessos rodoviários à interface de transportes	Nº de interfaces intervencionados: melhoria de acessos rodoviários	Alfanumérica	Anual
3.3	Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	Nº de empresas de transportes aderentes	Alfanumérica	Anual
		Nº de concelhos aderentes	Alfanumérica	Anual

Tabela 26 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 4

Objetivo		Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas				
4.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	Extensão dos eixos viários construídos	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.2	Construção/ Melhoria de variantes rodoviárias de modo a eliminar a circulação de pesados no centro urbano e/ou introduzir melhores condições para a circulação pedonal	Extensão dos eixos viários construídos	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	Nº de intervenções realizadas	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)	Nº de intervenções realizadas	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.5	Manutenção da rede rodoviária de proximidade	Extensão dos eixos a intervir	Alfanumérica Gráfica	Anual

Cofinanciado por:



Tabela 27 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 5

	Objetivo	Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
5	Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada			
5.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	N.º de planos desenvolvidos	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.2	Criação de oferta de estacionamento	N.º de lugares de estacionamento oferecidos	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.3	Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	N.º de lugares de estacionamento demarcados	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.4	Postos de carregamento rápido	N.º de postos criados	Alfanumérica Gráfica	Anual

Tabela 28 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 6

	Objetivo	Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
6	Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados			
6.1	Organização da logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de	N.º de concelhos abrangidos	Alfanumérica	Anual
6.2	Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	N.º de centros urbanos intervencionados	Alfanumérica Gráfica	Anual
6.3	Melhoria da acessibilidade às zonas industriais	Extensão dos eixos viários construídos/requalificados	Alfanumérica Gráfica	Anual
6.4	Otimização das rotas municipais de RSU e outros veículos	Número de ecoPontos automatizados colocados	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Km's reduzidos com a otimização do sistema	Alfanumérica	Anual

Tabela 29 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 7

	Objetivo	Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
7	Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO			
7.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	N.º de freguesias beneficiadas com a descentralização dos serviços	Alfanumérica	Anual
7.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	N.º de Unidades Móveis de Saúde	Alfanumérica	Anual
		N.º de freguesias beneficiadas	Alfanumérica	Anual
7.3	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis	(a definir)	Alfanumérica	Anual
7.4	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	Pontos de acesso à informação em tempo real	Alfanumérica	Anual

Cofinanciado por:

Tabela 30 - Indicadores de Execução considerados para o Objetivo 8

Objetivo		Indicadores de Execução	Tipo de informação	Atualiz.
8	Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias			
8.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	Concelhos com acesso ao sistema	Alfanumérica	Anual
8.2	Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	Quilómetros intervençionados	Alfanumérica	Anual
		Concelhos que aderiram	Alfanumérica	Anual
8.3	Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	Sim / Não	Alfanumérica	5 em 5 anos
8.4	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	Sim / Não	Alfanumérica	5 em 5 anos
8.5	Desenvolvimento de um Plano Logístico	Nº de zonas industriais /empresas a aderir	Alfanumérica Gráfica	1 vez
8.6	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	Nº de PMT elaborados	Alfanumérica	Anual
8.7	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	N.º de polos abrangidos por um PMEP (e % face ao total de polos), por concelho	Alfanumérica Gráfica	Anual
		N.º de trabalhadores nos polos abrangidos por um PMEP (e % face ao total de empregados), por concelho	Alfanumérica Gráfica	Anual
8.8	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	N.º de escolas abrangidos por um PMSE (e % face ao total de alunos), por concelho	Alfanumérica Gráfica	Anual
8.9	Criação de um Centro de Mobilidade	Disponibilização do portal da mobilidade	Alfanumérica	Anual
		Nº de centros de mobilidade criados	Alfanumérica	Anual
8.10	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	Número de signatários do Pacto de Mobilidade	Alfanumérica	Anual
		Número de Planos de Ação estabelecidos pelos signatários	Alfanumérica	Anual
8.11	Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	Total de parcerias estabelecidas com os fornecedores primários da informação	Alfanumérica	Anual
		N.º de indicadores calculados	Alfanumérica	Anual

Cofinanciado por:



Anexos

Almeida

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						Custo Anual Exploração
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) em Almeida e Vilar Formoso	1.1	5.000 €	500 €	75.000 €			80.500 €	
Criação de uma ligação ciclável entre a Ciclovia existente em volta da muralha e a Escola C+S Almeida.	1.2	15.000 €	2.500 €	150.000 €			167.500 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3		5.000 €				5.000 €	
Alargar a rede partilhada de bicicletas (e quadriciclos elétricos)	1.4				15.000 €		15.000 €	
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5			10.000 €			10.000 €	
Total		20.000 €	8.000 €	235.000 €	15.000 €		278.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Açções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aquisição de autocarros	2.5				250.000 €		250.000 €	
Melhorias e/ou criação de paragens e abrigos	2.6				70.000 €		70.000 €	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		40.000 €			320.000 €		360.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Criar um interface para o TC rodoviário junto à estação ferroviária	3.1			250.000 €			250.000 €	
Total				250.000 €			250.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Alteração do perfil rodoviário da EN16	4.3			1.060.000 €			1.060.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			100.000 €			100.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			400.000 €			400.000 €	
Total				1.160.000 €			1.160.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Alteração da política de estacionamento/ definição com sinalização horizontal em zonas das escolas	5.1	4.000 €		40.000 €			44.000 €	
Total		4.000 €		40.000 €			44.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados - através da construção dum novo parque TIR	6.2	175.000 €		5.000.000 €			5.175.000 €	35.000 €
Total		175.000 €		5.000.000 €			5.175.000 €	35.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo	7.1			20.000 €			20.000 €	
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	7.4							
Total				20.000 €			20.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	11.250 €					11.250 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total	11.250 €					11.250 €	

Cofinanciado por:



Belmonte

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) na Rua Pedro Álvares Cabral	1.1			350.000 €			350.000 €	
Criação de uma via pedonal que estabeleça a ligação entre o centro de Belmonte e o Estádio de Futebol	1.1			550.000 €			550.000 €	
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) entre o centro de Belmonte e a paragem central de autocarros	1.1			30.240 €			30.240 €	
Introdução de uma rede de parqueamentos para bicicletas junto aos principais equipamentos e serviços públicos	1.5							
Total				930.240 €			930.240 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa	2.1							
Promoção de circuitos de transportes concelhios de ligação entre as sedes de freguesia e a sede de concelho	2.5				80.000 €		80.000 €	
Melhorias e Criação de paragens e abrigos	2.6							
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		40.000 €			80.000 €		120.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Ligação rodoviária do nó da A23, via Caria com acesso directo à vila de Belmonte (projecto existente)	4.1			1.800.000 €			1.800.000 €	
Alteração do perfil rodoviário da	4.3			5.740 €			5.740 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4							
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			1.776.000 €			1.776.000 €	
Total				1.805.740 €			1.805.740 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Necessário aumentar a oferta de estacionamento (pequenas bolsas de estacionamento) no centro de Belmonte	5.1			800.000 €			800.000 €	
Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	5.3							
Total				800.000 €			800.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo, aproximando estes serviços das populações residentes nas zonas de menor densidade	7.1							
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	7.4							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.7							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	16.875 €					16.875 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total	16.875 €					16.875 €	

Cofinanciado por:



Celorico da Beira

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) no centro urbano de Celorico da Beira: Sacadura Cabral/ Rua 25 abril / Cova da Areia/ Variante/ Loteamento Celurba/ Loteamento das Chãs/ Mercado Leilão do Gado/ Casas do Soeiro (2 ruas)	1.1	33.000 €	1.500 €	330.000 €			364.500 €	
Criação de uma ligação ciclável entre os dois troços de rede existentes.	1.2	2.000 €	1.000 €	23.600 €			26.600 €	
Conclusão da ligação ciclável entre os terminais rodo e ferroviário.	1.2	3.000 €	550 €	56.600 €			60.150 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves.	1.3		2.000 €				2.000 €	
Alargar a rede partilhada de bicicletas (e quadriciclos elétricos)	1.4	2.000 €	2.500 €		1.000 €		5.500 €	2.000 €
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5			8.000 €			8.000 €	2.000 €
Total		40.000 €	7.550 €	418.200 €	1.000 €		466.750 €	4.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aquisição de autocarros	2.5				80.000 €		80.000 €	
Melhorias e/ou criação de paragens e abrigos	2.6	1.000 €			20.000 €		21.000 €	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		41.000 €			100.000 €		141.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Introdução de melhorias de funcionamento no Terminal Rodoviário	3.1	1.000 €	1.500 €	6.000 €			8.500 €	
Total		1.000 €	1.500 €	6.000 €			8.500 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Alteração do perfil rodoviário na Rua Sacadura Cabral, Rua dos Bombeiros Voluntários, Rua 25 de Abril, Loteamento Celurba, Loteamento das Chãs (Rua Virgílio Ferreira)	4.3	15.000 €		220.000 €			235.000 €	
Execução de corredor central nas ruas do Centro Histórico	4.3			150.000 €			150.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4	1.200 €		18.600 €			19.800 €	
Beneficiação da EN 16 (Celorico da Beira / limite de Fornos de Algodres)	4.5	15.000 €		450.000 €			465.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			450.000 €			450.000 €	
Total		16.200 €		388.600 €			404.800 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Demarcação do estacionamento e introdução da sinalização horizontal	5.1	1.500 €		23.000 €			24.500 €	1.000 €
Total		1.500 €		23.000 €			24.500 €	1.000 €

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	6.2	15.500 €	2.000 €	250.000 €			267.500 €	3.000 €
Total		15.500 €	2.000 €	250.000 €			267.500 €	3.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo.	7.1				70.000 €		70.000 €	
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias.	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis.	7.3							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes.	7.4							
Total					70.000 €		70.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos.	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos.	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas.	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes.	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas.	8.8	16.875 €					16.875 €	
Criação de um Centro de Mobilidade.	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade.	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade.	8.11							
	Total	16.875 €					16.875 €	

Cofinanciado por:



Covilhã

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Requalificação pedonal do troço da EN 230 entre a Covilhã e o cruzamento com a rua do Forno, incluindo a construção de passeios.	1.1						105.000 €	
Requalificação pedonal do troço da EN 230 entre a Covilhã e o Canhoso, incluindo construção de passeios	1.1 e 4.5			135.000 €			135.000 €	
Requalificação da Ribeira da Várzea com construção de passadiços pedonais	1.1			55.000 €			55.000 €	
Plano de adaptação de acessos dos espaços envolventes e dos edifícios públicos municipais a cidadãos de mobilidade reduzida.	1.1	20.000 €		430.000 €			450.000 €	
Alargamento e ampliação da Rua Francisco Leal (Boidobra) com a construção de passeios.	1.1						115.000 €	
Qualificação da Avenida dos Montes Herminios (Tortosendo) com construção de passeios	1.1			58.300 €			58.300 €	
Requalificação pedonal do troço da EN 18-4 entre a rotunda da Zona Industrial do Tortosendo e a rotunda no Eixo TCT	1.1			55.120 €			55.120 €	
Requalificação pedonal no troço da Rua da Industria e a União das freguesias de Cantar-galo e Vila do Carvalho	1.1			250.000 €			250.000 €	
Requalificação pedonal na estrada que unifica duas das freguesias mais populosas - Covilhã e Canhoso	1.1			275.000 €			275.000 €	
Espaço de lazer e reabilitação das margens da ribeira da Carpinteira com construção de infraestruturas de mobilidade pedonal.	1.1 e 1.2	12.300 €		516.000 €			528.300 €	
Introdução dum corredor pedonal e ciclável a promover a ligação entre o terminal ferroviário e o rodoviário	1.2 e 3.1			185.000 €			185.000 €	
Construção duma ciclovia/via mista na área urbana da Covilhã	1.2						235.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3		7.500 €				7.500 €	
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4	60.000 €	45.000 €	400.000 €	45.000 €	15.000 €	565.000 €	50.000 €
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5			57.000 €			57.000 €	5.000 €
Total		92.300 €	52.500 €	2.416.420 €	45.000 €	15.000 €	3.076.220 €	55.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa	2.1							
Melhoria das ligações intraconcelhias e interconcelhias	2.3							
Melhorias e/ou criação de paragens e abrigos	2.6			225.000 €			225.000 €	7.500 €
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido para as freguesias com baixa densidade populacional	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	25.000 €					25.000 €	
Total		55.000 €		225.000 €			280.000 €	7.500 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Requalificação do Edifício da central de Camionagem e da sua envolvente	3.1						94.800 €	
Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	3.3	10.000 €	7.000 €	56.000 €	7.000 €		80.000 €	
Total		10.000 €	7.000 €	56.000 €	7.000 €		174.800 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de uma variante à N339 de modo a retirar o tráfego de atravessamento do centro da cidade nas ligações à Serra.	4.2	270.000 €		9.000.000 €			9.270.000 €	
Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controlo de velocidade e aumento da segurança)	4.3			80.000 €			80.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4	50.000 €		550.000 €			600.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			1.833.333 €			1.833.333 €	
Total		320.000 €		9.630.000 €			9.950.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Proposta de organização da oferta de estacionamento no centro da Covilhã	5.1	150.000 €		1.500.000 €			1.650.000 €	
Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	5.3			350.000 €			350.000 €	
Total		150.000 €		1.850.000 €			2.000.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Controle e da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	6.2	15.000 €		150.000 €			165.000 €	
Total		15.000 €		150.000 €			165.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						Custo Anual Exploração
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	7.1	40.000 €		400.000 €			440.000 €	20.000 €
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Sistema inteligente de gestão integrada de transportes coletivos	3.3	30.000 €	21.000 €	163.000 €	21.000 €		235.000 €	
Total		70.000 €	21.000 €	563.000 €	21.000 €		675.000 €	20.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhos	8.6	100.000 €					100.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.5	30.000 €					30.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	78.850 €					78.850 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
Total		208.850 €					208.850 €	

Cofinanciado por:



Figueira de Castelo Rodrigo

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) no centro de Figueira de Castelo Rodrigo	1.1			300.000 €			300.000 €	
Construção de uma pista ciclável que promova a ligação do centro urbano de Figueira, da povoação de Castelo Rodrigo, do convento e zona industrial com regresso à povoação de Figueira (ponto inicial).	1.2							
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas em articulação com o projeto de criação de pistas cicláveis	1.4	10.000 €	10.000 €	320.000 €		10.000 €	350.000 €	
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5							
Total		10.000 €	10.000 €	620.000 €		10.000 €	650.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da oferta intraconcelhia e interconcelhia	2.3							
Aquisição de autocarros	2.5				80.000 €		80.000 €	
Melhoria e Criação de paragens e Abrigos	2.6							30.000 €
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		40.000 €			80.000 €		120.000 €	30.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Requalificação do perfil rodoviário da Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, da Rua stª Maria de Aguiar, da Av. 25 de abril e Av Heróis de Castelo Rodrigo, EM607 para Castelo Rodrigo	4.3			1.000.000 €			1.000.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			183.270 €			183.270 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			500.000 €			500.000 €	
Total				1.183.270 €			1.183.270 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Reformulação do estacionamento no centro urbano de Figueira de Castelo Rodrigo	5.1							
Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	5.3						1.000 €	
Total							1.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Organização logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)	6.1							
Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	6.2							
Melhoria da acessibilidade rodoviária às zonas industriais	6.3						50.000 €	
Total							50.000 €	

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

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total							

Cofinanciado por:



Fornos de Algodres

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) no centro urbano de Fornos de Algodres	1.1			170.000 €			170.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5			5.000 €			5.000 €	
Total				175.000 €			175.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Aquisição de autocarros	2.2 e 2.5			100.000 €			100.000 €	
Melhoria da oferta intraconcelhia e interconcelhia	2.3							
Melhorias e Criação de paragens e Abrigos	2.6			67.000 €			67.000 €	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		40.000 €		167.000 €			207.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Melhorar a Central de Camionagem localizada na sede de concelho.	3.1			20.000 €			20.000 €	
Total				20.000 €			20.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Requalificação do perfil rodoviário da Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, da Rua stª Maria de Aguiar, da Av. 25 de abril e Av Heróis de Castelo Rodrigo, EM607 para Castelo Rodrigo.	4.3			1.000.000 €			1.000.000 €	
Requalificação do perfil rodoviário, da EM607 - introdução Cruzamentos e rotunda	4.3			149.000 €			149.000 €	
Requalificação do perfil rodoviário da Rua Dr.Artur Seixas	4.3			550.000 €			550.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			183.270 €			183.270 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			500.000 €			500.000 €	
Total				1.882.270 €			1.882.270 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Reformulação do estacionamento no centro urbano de Figueira de Castelo Rodrigo	5.1							
Ecoparque de ligeiros e pesados - 25 Lug.	5.2						350.000 €	
Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	5.3						1.000 €	
Total							351.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Identificação e construção dum parque TIR alternativo	6.2			250.000 €			250.000 €	
Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	6.2			5.000 €			5.000 €	
Melhoria das condições de acessibilidade rodoviária às zonas industriais	6.3			20.000 €			20.000 €	
Total				275.000 €			275.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários às aldeias	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	7.4							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total							

Cofinanciado por:



Fundão

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Requalificação de espaço público da Rua Adolfo Portela e Largo das Oito Bicas	1.1			220.000 €			220.000 €	
Requalificação de espaço público da Avenida da Liberdade	1.1			190.000 €			190.000 €	
Requalificação de espaço público da Rua das Quintãs	1.1			100.000 €			100.000 €	
Criação de uma rede ciclável complementar ao corredor verde da cidade, constituída pelos seguintes eixos Fundão - áreas periurbanas - atual união de freguesias, Ciclovia Fundão Centro Escola da Gardunha + Via pedonal, Ciclovia Rua Cidade da Covilhã (até à freguesia de Alcaria atravessando a Zona Industrial) + Via pedonal.	1.2			325.000 €			325.000 €	
Criação de uma rede de ciclovias na Zona Antiga do Fundão que se complementa com as ciclovias das áreas periurbanas e o corredor verde da cidade	1.2			50.000 €			50.000 €	
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4			80.000 €			80.000 €	
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5			35.000 €			35.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3		25.000 €				25.000 €	
Introdução de um sistema sinalético inovador nos corredor cicláveis e pedonais, com o qual seja possível conhecer as distâncias entre pontos notáveis do concelho e tempo de distância nos diversos modos, passos percorridos e CO2 não emitido	1.3			75.000 €			75.000 €	
Total			25.000 €	1.075.000 €			1.100.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa	2.1							
Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	2.2							
Melhoria das ligações intraconcelhias e interconcelhias	2.3							
Melhorias e/ou criação de paragens e abrigos	2.6			75.000 €			75.000 €	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido, para todas as freguesias do concelho	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	15.000 €					15.000 €	
Total		45.000 €		75.000 €			120.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Criação duma interfaces de transporte, construção de acesso rodoviário e estacionamento Park&Ride	3.1, 3.2 e 5.2			1.650.000 €			1.650.000 €	
Desenvolvimento de um sistema de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	3.3				108.000 €		108.000 €	
Total				1.650.000 €	108.000 €		1.758.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Melhoria da N343 no troço entre Valverde e Carvalhal	4.2			500.000 €			500.000 €	
Promover a melhoria da acessibilidade à zona industrial do Parque Industrial da Gardunha Sul	4.2			125.000 €			125.000 €	
Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controlo de velocidade e aumento da segurança)	4.3			30.000 €			30.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			100.000 €			100.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			1.000.000 €			1.000.000 €	
Total				755.000 €			755.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Reorganização do estacionamento no Centro Urbano do Fundão, com introdução de bolsas de estacionamento nas zonas em que se propõe a qualificação do espaço público	5.1			250.000 €			250.000 €	
Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	5.2			250.000 €			250.000 €	
Total				500.000 €			500.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Reabilitação e ampliação do atual porto seco, de forma a dar resposta à expedição da crescente produção sazonal de fruta e à produção industrial do concelho.	6.1			330.000 €			330.000 €	
Organização logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)	6.1			600.000 €			600.000 €	
Total				930.000 €			930.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	7.1			200.000 €			200.000 €	
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3							
Melhoria da Informação sobre a oferta de TC oferecida nas paragens e abrigos	7.4							
Total				200.000 €			200.000 €	

Cofinanciado por:



Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						Custo Anual Exploração
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de um Plano Logístico	8.5							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	8.6	75.000 €					75.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.7							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	33.750 €					33.750 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total	108.750 €					108.750 €	

Cofinanciado por:



Gouveia

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Requalificação das vias existentes e criação de novas vias pedonais, estruturando uma rede integrada de vias pedonais na Cidade de Gouveia.	1.1	5.500 €		101.500 €	2.000 €	1.000 €	110.000 €	
Requalificação do espaço público do bairro do Castelo	1.1	10.000 €	2.500 €	230.000 €	5.000 €	2.500 €	250.000 €	
Criação de uma radial ciclável em torno da Cidade de Gouveia (complemento a troços já existentes)	1.2	20.000 €					620.000 €	
Criação de um corredor ciclável de ligação a um empreendimento turístico ao longo do corredor de Cativels - Rio Torto	1.2	21.000 €		700.000 €			721.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3						15.000 €	
Total		56.500 €	2.500 €	1.031.500 €	7.000 €	3.500 €	1.716.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria do transporte urbano já existente, com aquisição de autocarros	2.2						250.000 €	
Melhorias e/ou criação de paragens e abrigos, com a substituição de 40 abrigos/paragens e implementação nas mesmas de um sistema exterior de informação multimodal, com recursos humanos e recursos informáticos	2.6	5.000 €	15.000 €	206.000 €			226.000 €	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		45.000 €	15.000 €	206.000 €			516.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Melhoria da interface de transporte de Gouveia e estacionamento associado	3.1, 3.2 e 5.2	11.500 €		211.600 €	4.600 €	2.300 €	230.000 €	
Total		11.500 €		211.600 €	4.600 €	2.300 €	230.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Requalificação Rodoviária da EN 330 na freguesia de Vila Franca	4.2	20.000 €		600.000 €			620.000 €	
Construção da variante rodoviária de Folgosinho	4.2	15.000 €		300.000 €			315.000 €	
Construção da variante rodoviária de Moimenta da Serra	4.2	10.000 €		250.000 €			260.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical. 60 Kms de Sinalização Horizontal com Pintura de 72 Passadeiras para Peões,; Sinalização Vertical - colocação de 385 Sinais de trânsito	4.4						175.000 €	
Programa de manutenção da rede rodoviária do concelho nos próximos anos, tendo em consideração premissas de relevância e prioridade	4.5	19.000 €		594.600 €			613.600 €	
Total		45.000 €		1.150.000 €			1.370.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Criação de oferta de estacionamento do tipo Park&Ride (serviço aos TP)	5.2							
Postos de carregamento rápido	5.4				75.000 €		75.000 €	
Total					75.000 €		75.000 €	

Cofinanciado por:



Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TCoferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3				75.000 €		75.000 €	
Melhoria da Informação sobre a oferta de TCoferecida nas paragens e abrigos	7.4							
Total					75.000 €		75.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	28.125 €					28.125 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total	28.125 €					28.125 €	

Cofinanciado por:

Guarda

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Criação de um anel pedonal (com possibilidade de vir também a ser ciclável) externo da Cidade - Zona 1	1.1, 1.2	54.457 €		1.271.151 €			1.325.608 €	
Construção / adaptação e melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) na Área Urbana da Guarda - Aldeias Dormitórias da Cidade da Guarda - Zona 2	1.1, 1.2	5.000 €		351.088 €			356.088 €	
Introdução duma via pedonal/ciclável de ligação do Anel externo da cidade à PLE	1.1, 1.2	6.734 €		472.868 €			479.602 €	
Construção / adaptação e Melhoria da acessibilidade pedonal e/ou ciclável desde anel exterior a zona empresarial de Vale da Estrela	1.1, 1.2	3.598 €		252.628 €			256.226 €	
Construção / adaptação e Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) na Área Urbana da Guarda - Zona Central da Cidade da Guarda - Zona 3	1.1	92.000 €		2.123.384 €			2.215.384 €	
Introdução de um funicular que promova a ligação Parque Urbano do Rio Diz-Vidrofuso (zona da feira) – La Vie (Torreão), com interface junto ao continente e junto ao Colégio S. José	1.1	150.000 €		6.000.000 €			6.150.000 €	50.000 €
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3		10.000 €		20.000 €		30.000 €	
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4		10.000 €		230.000 €	15.000 €	255.000 €	
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5	5.000 €		100.000 €			105.000 €	
Total		316.789 €	20.000 €	10.571.119 €	250.000 €	15.000 €	11.172.909 €	50.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da ligação ferroviária na Cova da Beira: melhoria da qualidade do serviço e do material circulante no troço Covilhã-Fundão e Fundão-Guarda da linha da Beira Baixa	2.1							
Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	2.2							
Melhoria das ligações intraconcelhias e interconcelhias	2.3							
Melhorias e/ou criação de paragens e abrigos	2.6			52.500 €	350.000 €		402.500 €	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido, para todas as freguesias do concelho	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	25.000 €					25.000 €	
Total		55.000 €		52.500 €	350.000 €		457.500 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Criação de uma interface de transporte junto ao Jardim José de Lemos e Antigo Quartel da GNR	3.1	4.950 €		120.000 €	90.000 €		214.950 €	
Requalificação do Centro Coordenador de Transportes, com beneficiação do espaço de espera e circulação e inclusiva a todos.	3.1			180.000 €			180.000 €	
Criação da via de acesso à Interface de Transportes (CCT)	3.2	22.000 €		500.000 €			522.000 €	
Criação de via de acesso à interface de transportes Terminal Ferroviário (variante à Sequeira; Mc Donald's - REFER)	3.2			2.329.000 €			2.329.000 €	
Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	3.3				162.000 €		162.000 €	
Total		26.950 €		3.129.000 €	252.000 €		3.407.950 €	

Cofinanciado por:



Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Alterações ao perfil da via da Pocariça e Galegos, no incremento da acessibilidade à cidade da Guarda	4.1			535.339 €			535.339 €	
Ligação Rodoviária Rotunda dos 5F's / Rotunda PI (VICEG) no incremento ao acesso às interfaces de transporte (CCT e REFER)	4.1			3.750.000 €			3.750.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			886.000 €			886.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			925.000 €			925.000 €	
Total				5.171.339 €			5.171.339 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Reorganização do estacionamento na zona central da Guarda	5.1 e 5.3	75.000 €		450.000 €	450.000 €		975.000 €	
Construção de um parque de estacionamento subterrâneo no Jardim de Frei Pedro	5.1	250.000 €		2.500.670 €			2.750.670 €	
Total		325.000 €		2.950.670 €	450.000 €		3.725.670 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Introdução de um sistema de gestão de resíduos sólidos urbanos	6.1				350.000 €		350.000 €	
Total					350.000 €		350.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	7.1			100.000 €			100.000 €	
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis	7.3							
Melhoria da Informação sobre a oferta de TC oferecida nas paragens e abrigos	7.4				359.910 €		359.910 €	
Total				100.000 €	359.910 €		459.910 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	8.6	100.000 €					100.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.7	90.000 €					90.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	78.750 €					78.750 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total	268.750 €					268.750 €	

Cofinanciado por:



Manteigas

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) na zona central de Manteigas	1.1			400.000 €			400.000 €	
Criação de um corredor ciclável de ligação da vila de Manteigas à zona empresarial	1.2			250.000 €			250.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3		25.000 €				25.000 €	
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4			45.000 €			45.000 €	
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5			20.000 €			20.000 €	
Total			25.000 €	715.000 €			740.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da oferta intraconcelhia e interconcelhia	2.3							
Aquisição de Autocarros	2.5				75.000 €		75.000 €	
Melhorias e Criação de paragens e Abrigos	2.6			60.000 €			60.000 €	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		40.000 €		60.000 €	75.000 €		175.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de Intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	4.3			1.000.000 €			1.000.000 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			100.000 €			100.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			600.000 €			600.000 €	
Total				1.100.000 €			1.100.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Alteração da política de estacionamento e melhoria da sinalética horizontal em alguma zonas	5.1			2.000.000 €			2.000.000 €	
Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	5.3			60.000 €			60.000 €	
Total				2.060.000 €			2.060.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Alteração da política de estacionamento e melhoria da sinalética horizontal em alguma zonas	5.1			2.000.000 €			2.000.000 €	
Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	5.3			60.000 €			60.000 €	
Total				2.060.000 €			2.060.000 €	

Cofinanciado por:

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	6.2			1.500.000 €			1.500.000 €	
Melhoria da acessibilidade às zonas industriais	6.3							
Total				1.500.000 €			1.500.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total							

Cofinanciado por:



Mêda

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) no centro urbano de Méda	1.1			625.935 €			625.935 €	
Total				625.935 €			625.935 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Criação duma linha de TCentre Mêda e a estação ferroviária de Celorico da Beira (passagem por Trancoso)	2.3 e 2.5				60.000 €		60.000 €	15.000 €
Melhorias e/ou criação de paragens e abrigos	2.6			91.520 €			91.520	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		40.000 €		91.520 €	60.000 €		191.520	15.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Substituição de várias lombas de redução de velocidade em diversos troços	4.3			4.400 €			4.400 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			135.000 €			135.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			452.007 €			452.007 €	
Total				139.400 €			139.400 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO							
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2						
Melhoria da Informação sobre a oferta de TCoferecida nas paragens e abrigos	7.4						
Total							

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção					
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias							
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1						
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2						
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3						
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4						
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	7.500 €					7.500 €
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9						
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10						
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11						
	Total	7.500 €					7.500 €

Cofinanciado por:

Pinhel

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Açções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anua Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias) no aglomerado de Pinhel	1.1			60.000 €			60.000 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3							
Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	1.4	1.000 €	500 €	20.000 €	500 €		22.000 €	3.000 €
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5	1.000 €	500 €	16.000 €			17.500 €	1.000 €
Total		2.000 €	1.000 €	96.000 €	500 €		99.500 €	4.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da oferta intraconcelhia e interconcelhia	2.3							
Aquisição de autocarros	2.5				225.000 €		225.000 €	5.000 €
Melhorias e Criação de paragens e Abrigos	2.6	1.000 €		100.000 €			101.000 €	5.000 €
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		41.000 €		100.000 €	225.000 €		366.000 €	10.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Construção de 2 vias de acesso a espaços/equipamentos importantes da cidade (Estádio, Adega Cooperativa e Lar de Idosos), retirando a necessidade de se atravessar o centro urbano e histórico. Estes acessos farão a ligação desses espaços à EN 221.	4.2	150.000 €	2.500 €	1.500.000 €			1.652.500 €	10.000 €
Construção de uma variante à localidade de Valbom para desvio do tráfego, especialmente de pesados, do centro da localidade e da Ponte Românica (muito estreita) sobre a Ribeira do Porquinho.								
Alteração do perfil rodoviárias nas seguintes localidades: - Alverca da Beira (EN 340); - Pomares (EM 560); - Safurdão (CM 1074); - Vascoveiro (EM 574).	4.3			13.500 €			13.500 €	
Melhoria da sinalética horizontal e vertical	4.4			350.000 €			350.000 €	15.000 €
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			255.000 €			255.000 €	
Total		150.000 €	2.500 €	1.863.500 €			2.016.000 €	25.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Alteração da política de estacionamento / definição com sinalização horizontal em alguma zonas	5.2	15.000 €		200.000 €			215.000 €	2.000 €
Marcação de lugares de estacionamento para utilizadores específicos.	5.3			5.000 €			5.000 €	1.000 €
Total		15.000 €		205.000 €			220.000 €	3.000 €

Cofinanciado por:



Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Controle da circulação e estacionamento de pesados no interior dos aglomerados	6.2	25.000 €	1.000 €	300.000 €	0 €	0 €	326.000 €	4.000 €
Melhoria da acessibilidade às zonas industriais	6.3	130.000 €		1.300.000 €			1.430.000 €	5.000 €
Total		155.000 €	1.000 €	1.600.000 €			1.756.000 €	9.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo	7.1			20.000 €			20.000 €	
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Total				20.000 €			20.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas.	8.8	28.125 €					28.125 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
Total		28.125 €					28.125 €	

Cofinanciado por:

Sabugal

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Melhoria da acessibilidade pedonal (passeios e travessias rodoviárias na zona central do Sabugal)	1.1	220.000 €		2.600.000 €			3.000.000 €	
Criação de um percurso pedonal e ciclável de ligação entre a escola secundária e o centro do Sabugal	1.1 e 1.2	15.000 €	15.000 €	70.000 €			100.000 €	
Criação de rede partilhada de bicicletas e quadriciclos elétricos	1.4						115.000 €	5.000 €
Introdução de parqueamentos para bicicletas	1.5	5.000 €		15.000 €			29.000 €	1.000 €
Total		240.000 €	15.000 €	2.685.000 €			3.244.000 €	6.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Melhoria da oferta intraconcelhia e interconcelhia	2.3							
Melhoria dos abrigos e paragens na rede de transportes no Concelho de Sabugal	2.6						330.600 €	17.400 €
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		40.000 €					370.600 €	17.400 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Requalificação da Central de Camionagem do Sabugal	3.1						126.284 €	13.716 €
Total							126.284 €	13.716 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Requalificação do troço de ligação à A23/A25	4.1						5.000.000 €	
Ligação à A23/Belmonte/Covilhã/(Aeródromo) Terreiro das Bruxas/Carla	4.1						3.000.000 €	
Requalificação da Estrada da raia/Vilar Formoso/Castelo Branco (alternativa à A/23)	4.1						5.000.000 €	
Construção/melhoria de uma alterantiva à passagem da linha de caminho férreo na Cerdeira.	4.2						600.000 €	
Construção/melhoria de uma variante ao aglomerado de Vilar Maior	4.2						450.000 €	
Alteração do perfil rodoviário da Avenida 25 de Abril (Av. das Escolas)	4.3						410.950 €	4.050 €
Plano de sinalética da Rede Viária Municipal	4.4						450.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5						1.000.000 €	
Total							14.910.950 €	4.050 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Marcação e reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, comerciantes, veículos elétricos)	5.3						30.000 €	
Postos de carregamento rápido	5.4						50.000 €	
Total							80.000 €	

Cofinanciado por:



Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Organização logística da estrutura produtiva (polos de consolidação de mercadorias)	6.1							
Total								

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	7.1						600.000 €	
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2						100.000 €	
Total							700.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	16.875 €					16.875 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
Total		16.875 €					16.875 €	

Cofinanciado por:

Seia

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Hub intermodal "Seia - Porta da Estrela" (PEDU-PI a) -	1.1, 1.4, 1.5	10.000 €	2.500 €	100.000 €	10.000 €		122.500 €	
Rede de "Caminhos da Vila" (PEDU P1 - b)	1.1, 1.2, 1.3, 1.5	40.000 €	20.000 €	950.000 €	50.000 €		1.060.000 €	
Requalificar a rede de percursos pedonais acessíveis nas ARU's (PEDU PI-a)	1.1, 1.2, 1.3	75.000 €	12.500 €	325.000 €	12.500 €		425.000 €	
Rede de caminhos da vila (periféricos) - Reforço da centralidade de Seia e São Romão (compactação urbana) através da requalificação e valorização dos percursos pedestres existentes (cicáveis). (PEDU PI-b)	1.1, 1.2, 1.3	75.000 €	12.500 €	800.000 €	12.500 €		900.000 €	
Total		200.000 €	47.500 €	2.175.000 €	85.000 €		2.507.500 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Desenvolver o serviço municipal de transportes urbanos "VAIEVEM" na áreas urbanas de Seia e São Romão- (PEDU PI-d)	2,2, 2,8	25.000€	10.000€	50.000€	50.000€		135.000€	
Aumento da área de cobertura do VAIEVEM às áreas residenciais periféricas de Seia e São Romão	2,2, 2,3, 2,5., 2,6	15.000€	10.000€	100.000€	300.000€		425.000€	60.000€
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2,7	30.000€					30.000€	
Total		70.000€	20.000€	150.000€	350.000€		590.000€	60.000€

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Hub intermodal "Seia - Porta da Estrela" (PEDU-PI a) - Feira	3.1	15.000 €	3.000 €	300.000 €	20.000 €		338.000 €	
Hub intermodal "Seia - Porta da Estrela" (PEDU-PI a) -	3.1, 3.2	20.000 €	2.500 €	200.000 €	50.000 €		272.500 €	
Projeto EcoTicket (bilhética integrada) - (PEDU PI-c)	3.3				54.000 €		54.000 €	
Total		35.000 €	5.500 €	500.000 €	124.000 €		664.500 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas								
Melhoria da sinalética horizontal e vertical da rede viária de proximidade	4.4	40.000 €		400.000 €			440.000 €	
Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5	30.000 €		1.000.000 €			1.030.000 €	
Total		40.000 €		400.000 €			440.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Hub intermodal "Seia - Porta da Estrela" (PEDU-PI a) -	5.1, 5.2	15.000 €	2.000 €	400.000 €	20.000 €		437.000 €	
Total		15.000 €	2.000 €	400.000 €	20.000 €		437.000 €	

Cofinanciado por:



Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	7.1							
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	7.4							
Projeto EcoTicket (sistema de informação de mobilidade e transportes)	7.3		10.000 €		50.000 €		60.000 €	
Total			10.000 €		50.000 €		60.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.7	30.000 €					30.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	33.750 €					33.750 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total	63.750 €					63.750 €	

Cofinanciado por:

Trancoso

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Materiais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Construção de passeio na zona do Mercado	1.1 e 4.2	2.193 €	500 €	14.620 €			17.313 €	
Construção de passeio na estrada para a Lactovil	1.1 e 4.2	3.270 €	500 €	21.798 €			25.568 €	
Construção de passeio na estrada para Courelas	1.1 e 4.2	3.574 €	500 €	23.828 €			27.902 €	
Construção de passeio na Av. Costa Lima	1.1 e 4.2	3.277 €	500 €	21.845 €			25.622 €	
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3	5.000 €	3.000 €				8.000 €	
Implementar uma rede partilhada de bicicletas elétricas	1.4	3.000 €	3.000 €		30.000 €		36.000 €	5.000 €
Introdução de uma rede de parqueamentos para bicicletas junto aos principais equipamentos e serviços públicos	1.5			10.000 €			10.000 €	
Total		20.314 €	8.000 €	92.091 €	30.000 €		150.405 €	5.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Criação e/ou reforço das linhas de TCconcelhio, servindo os aglomerados de Guilherme-Trancoso, Cótimos-Trancoso, Granja-Trancoso e Freches-Trancoso, movimento pendular uma vez por semana.	2.2 e 2.5	10.000 €			200.000 €	5.000 €	215.000 €	20.000 €
Melhorias de paragens e Abrigos	2.6	5.000 €		4.000 €	84.000 €		93.000 €	
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	30.000 €					30.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	10.000 €					10.000 €	
Total		55.000 €		4.000 €	284.000 €	5.000 €	348.000 €	20.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
5 Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada								
Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente garantindo o controle do estacionamento de longa duração	5.1 e 5.3	2.500 €		50.000 €			52.500 €	
Total		2.500 €		50.000 €			52.500 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
6 Organização da LOGÍSTICA e minimização os impactes associados ao tráfego de pesados								
Construção de um parque de estacionamento para pesados junto à zona industrial de Trancoso para parqueamento de pesados (TIR)	6.2	20.000 €	2.000 €	150.000 €	10.000 €	5.000 €	187.000 €	15.000 €
Total		20.000 €	2.000 €	150.000 €	10.000 €	5.000 €	187.000 €	15.000 €

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo	7.1	2.500 €			50.000 €		52.500 €	10.000 €
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível <i>online</i> e em aplicações móveis	7.3							
Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível na interface de transportes	7.4							
Total		2.500 €			50.000 €		52.500 €	10.000 €

Cofinanciado por:



Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Acções Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1							
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2							
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3							
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	8.7							
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	16.875 €					16.875 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9							
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10							
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
	Total	16.875 €					16.875 €	

Cofinanciado por:



CIM-BSE

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
1 Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas								
Campanhas de sensibilização em escolas e organismos públicos com vista a fomentar a utilização dos modos suaves	1.3	5.000 €	40.000 €				45.000 €	
Total		5.000 €	40.000 €				45.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
2 Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura								
Implementação do Sistema de Transporte Público flexível a pedido	2.7	125.000 €					125.000 €	
Melhoria da informação ao Público	2.8	40.000 €					40.000 €	
Total		165.000 €					165.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
3 Promover a INTERMODALIDADE no sistema de transportes coletivos								
Desenvolvimento de bilhética integrada que promova a intermodalidade e a utilização de outros serviços relacionados	3.3				155.000 €		155.000 €	
Total					155.000 €		155.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
7 Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO								
Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	7.2				500.000 €		500.000 €	
Total					500.000 €		500.000 €	

Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
		Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total sem exploração	Custo Anual Exploração
8 Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS e INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias								
Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	8.1	150.000 €	20.000 €		75.000 €	10.000 €	255.000 €	
Central intermunicipal de manutenção de vias dos concelhos	8.2	250.000 €					250.000 €	
Realização de um inquérito geral à mobilidade da população e das empresas	8.3	175.000 €					175.000 €	
Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	8.4	182.500 €					182.500 €	
Desenvolvimento de um Plano Logístico	8.6	75.000 €					75.000 €	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	8.8	20.000 €					20.000 €	
Criação de um Centro de Mobilidade	8.9	250.000 €					250.000 €	29.000 €
Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	8.10	50.000 €					50.000 €	
Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade	8.11							
Total		1.152.500 €	20.000 €		75.000 €	10.000 €	1.257.500 €	29.000 €

Cofinanciado por:



Concelhos	Proposta	Objetivos Específicos	Custos de intervenção						
			Estudos e Projectos	Ações Imateriais	Empreitadas	Outras Aquisições de Serviço	Certificações	Total ANUAL	
4 Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas									
Almeida	Manutenção da rede rodoviária de proximidade	4.5			400.000 €			400.000 €	
Belmonte		4.5			592.000 €			592.000 €	
Celorico da Beira		4.5	15.000 €		900.000 €			915.000 €	
Covilhã		4.5			1.833.333 €			1.833.333 €	
Figueira de Castelo Rodrigo		4.5			500.000 €			500.000 €	
Fornos de Algodres		4.5			150.000 €			150.000 €	
Fundão		4.5			1.000.000 €			1.000.000 €	
Gouveia		4.5	19.000 €		594.600 €			613.600 €	
Guarda		4.5			925.000 €			925.000 €	
Manteigas		4.5			600.000 €			600.000 €	
Mêda		4.5			452.007 €			452.007 €	
Pinhel		4.5			255.000 €			255.000 €	
Sabugal		4.5						1.000.000 €	
Seia		4.5		30.000 €		1.000.000 €		1.030.000 €	
Trancoso		4.5		5.000 €	2.500 €	100.000 €	28.000 €	2.000 €	155.500 €
Total			69.000 €	2.500 €	9.301.941 €	28.000 €	2.000 €	10.421.441 €	

Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento *Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05)* definido no Sistema de Gestão da TIS.PT.

Cofinanciado por:

