

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 3 - ANEXOS
FICHAS DE AÇÃO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	1ª versão	19/05/2023
2.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto Inês Monteiro Mafalda Marinho Thiago Sobral Oval <u>Coordenação Equipa:</u> Avelino Oliveira <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano Rafael Silva	Versão final Atualizada com os contributos da discussão pública	25/08/2023

Código

20230825_R_CMVilaReal_PRJ_0215_PMUS_Fichas_Açao

Cliente



Índice

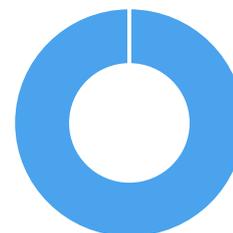
OU.01. CRIAÇÃO DE UM NOVO BRANDING DA CIDADE DE PROXIMIDADE	1
OU.02. APOIAR A REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE OCUPAÇÃO DO SOLO EM FUNÇÃO DOS ÍNDICES DE ACESSIBILIDADE	3
OU.03. REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE ESTACIONAMENTO PRIVADO	5
OU.04. REALIZAÇÃO DE UM INQUÉRITO À MOBILIDADE DA POPULAÇÃO RESIDENTE	7
OU.05. DEFINIÇÃO DE UM SISTEMA URBANO DE CENTRALIDADES	9
MA.01. REALIZAÇÃO DE CADASTRO DA INFRAESTRUTURA DE MODOS ATIVOS	11
MA.02. ELABORAÇÃO DO REGULAMENTO PARA A MICROMOBILIDADE	13
MA.03. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A REDEFINIÇÃO DOS LOCAIS DE ATRAVESSAMENTO DE PEÕES	15
MA.04. MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO PEDONAL NA CIDADE CENTRAL E NA PROXIMIDADE AOS GRANDES POLOS GERADORES	17
MA.05. MELHORIA DOS NÍVEIS DE SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO PEDONAL NOS TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE	19
MA.06. REFORÇO DOS MEIOS MECÂNICOS PARA TRANSPOSIÇÃO DOS DECLIVES MAIS ACENTUADOS	21
MA.07. REFORÇO DA CONECTIVIDADE EM MODOS ATIVOS DOS POLOS RESIDENCIAIS À RESTANTE MALHA URBANA	23
MA.09. SOBREVAVÇÃO DAS PASSADEIRAS NOS EIXOS COM MAIOR VOLUME DE TRÁFEGO	27
MA.10. EXTENSÃO DA ECOPISTA DO CORGO COM LIGAÇÃO AOS AGLOMERADOS RESIDENCIAIS ADJACENTES	29
MA.11. ESTRUTURAÇÃO DE REDE CICLÁVEL URBANA, COM ENFOQUE NOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	31
MA.12. CRIAÇÃO DE PONTOS PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS NOS GRANDES GERADORES	33
MA.13. EXPANSÃO DO SISTEMA DE MICROMOBILIDADE PARTILHADA	35
MA.14. TRANSFORMAÇÃO DO CENTRO DA CIDADE E ZONAS RESIDENCIAIS EM ZONA 30, FOCADA EM ESTRATÉGIAS DE ACALMIA	37
MA.15. CRIAÇÃO DE ZONAS DE COEXISTÊNCIA EM ARRUAMENTOS DE MENOR LARGURA E EM ZONAS RESIDENCIAIS SELECIONADAS	39
MA.16. REALIZAÇÃO DE PROJETOS PILOTO DE URBANISMO TÁTICO PARA CRIAÇÃO DE ZONAS DE VIZINHANÇA E NOVOS ARRUAMENTOS PEDONAIS	41
MA.17. REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE PROMOÇÃO DA UTILIZAÇÃO DOS MODOS ATIVOS (PEDIBUS E BIKEBUS) PELA POPULAÇÃO ESCOLAR	43
TP.01. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A OTIMIZAÇÃO DA OFERTA DA REDE DOS TUVR II	45
TP.02. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A EXPANSÃO DO TPF A ZONAS SEM OFERTA	47
TP.03. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA IDENTIFICAÇÃO DE POSSÍVEIS CORREDORES BUS	49
TP.04. REALIZAÇÃO DE INQUÉRITO DE SATISFAÇÃO AOS UTILIZADORES DA REDE DOS TUVR	51
TP.05. PROMOÇÃO DA SUBSTITUIÇÃO GRADUAL DA FROTA DE TP POR VEÍCULOS NÃO POLUENTES	53
TP.06. PROMOÇÃO DA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE PARA EQUIPAMENTOS DE INTERESSE GERAL	55
TP.07. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A OTIMIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXIS	57
TP.08. MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ESPERA E ACESSO ÀS PARAGENS	59
TP.09. IMPLEMENTAÇÃO DE PAINÉIS DE INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL, DE FORMA PROGRESSIVA, NAS PARAGENS COM MAIOR OFERTA	61
TP.10. CRIAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS DE PARK & RIDE	63
TP.11. IMPLEMENTAÇÃO DE UMA LIGAÇÃO EM TELEFÉRICO NO EIXO HOSPITAL - UTAD	65
TP.12. ATUALIZAÇÃO DA APP DOS URBANOS DE VILA REAL	67
TP.13. IMPLEMENTAÇÃO DE UMA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE GESTÃO DO TPF	69

TP.14. REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE INCENTIVO À UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO	71
CI.01. REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO DOS PERFIS DOS ARRUAMENTOS	73
CI.02. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO DE TRÁFEGO PARA A MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO ENTRE MARGENS E DOS FLUXOS DE ATRAVESSAMENTO	75
CI.03. REDEFINIÇÃO DA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO	77
CI.04. REFORÇO DAS MEDIDAS DE COMBATE AO ESTACIONAMENTO ILEGAL	79
CI.05. AUMENTO DO NÚMERO DE EIXOS RESTRITOS À CIRCULAÇÃO DE PESADOS	81
CI.06. REALIZAÇÃO DE UM PLANO PARA A OTIMIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA	83
CI.07. DENSIFICAÇÃO DA REDE VIÁRIA URBANA	85
CI.08. CONSTRUÇÃO DA VARIANTE NASCENTE	87
CI.09. IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES KISS & GO NOS ACESSOS AOS PRINCIPAIS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	89
CI.10. CRIAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO PARA A LOGÍSTICA URBANA	91
CI.11. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A LOCALIZAÇÃO DOS LOCAIS PARA CARGAS E DESCARGAS	93
CI.12. IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES DE MICROLOGÍSTICA E DE CONSOLIDAÇÃO DE LOGÍSTICA URBANA	95
CI.13. ATUALIZAÇÃO DA FROTA DO MUNICÍPIO PARA VEÍCULOS ZERO EMISSÕES	97
CI.14. REFORÇO DA INFRAESTRUTURA DE CARREGAMENTO PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS	99
CI.15. IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA INTELIGENTE DE GESTÃO E INFORMAÇÃO DE TRÁFEGO EM TEMPO REAL	101
CI.16. IMPLEMENTAÇÃO DE SISTEMA INTELIGENTE DE SINALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO EM TEMPO REAL	103

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Média	Nº	OU.01
AÇÃO	OU.01. Criação de um novo branding da cidade de proximidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A forte independência entre o sistema de uso de solo e o sistema de mobilidade, que constitui a espinha dorsal do PMUS, implica que o município assuma a importância do urbanismo de proximidade. Para tal, este plano carece ainda de uma forte identidade onde esteja ancorada e vinculada a ideia de uma mobilidade sustentável.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Definição de uma imagem de marca, através da criação de um logótipo associado a uma imagem e um lema, que estejam preferencialmente ligados à identidade vila-realense, sendo também alusivos a aspetos históricos, culturais e ligações à mobilidade sustentável. Deve desenvolver-se uma estratégia de comunicação, baseada na distribuição de material informativo, publicações nas redes sociais e publicidade, bem como a promoção de eventos relacionados com a mobilidade sustentável.				
RESULTADOS ESPERADOS	Sensibilização da população para a temática da mobilidade sustentável Promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Criação da imagem de marca Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual			40%	
DE 2 A 5 ANOS	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual			60%	
MAIS QUE 5 ANOS	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de eventos realizados; Nº de conferências anuais realizadas Nº de ações de divulgação realizadas					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Contabilização do nº de eventos/ comunicações				
META(S)					
10 Eventos na Semana da Mobilidade 10 Conferências realizadas 120 Comunicações na temática da mobilidade					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Criação da Marca Campanha de divulgação da Marca					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Marca criada Divulgação da campanha					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real				

--	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	30 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	130 000,00 €	0,00 €	0,00 €

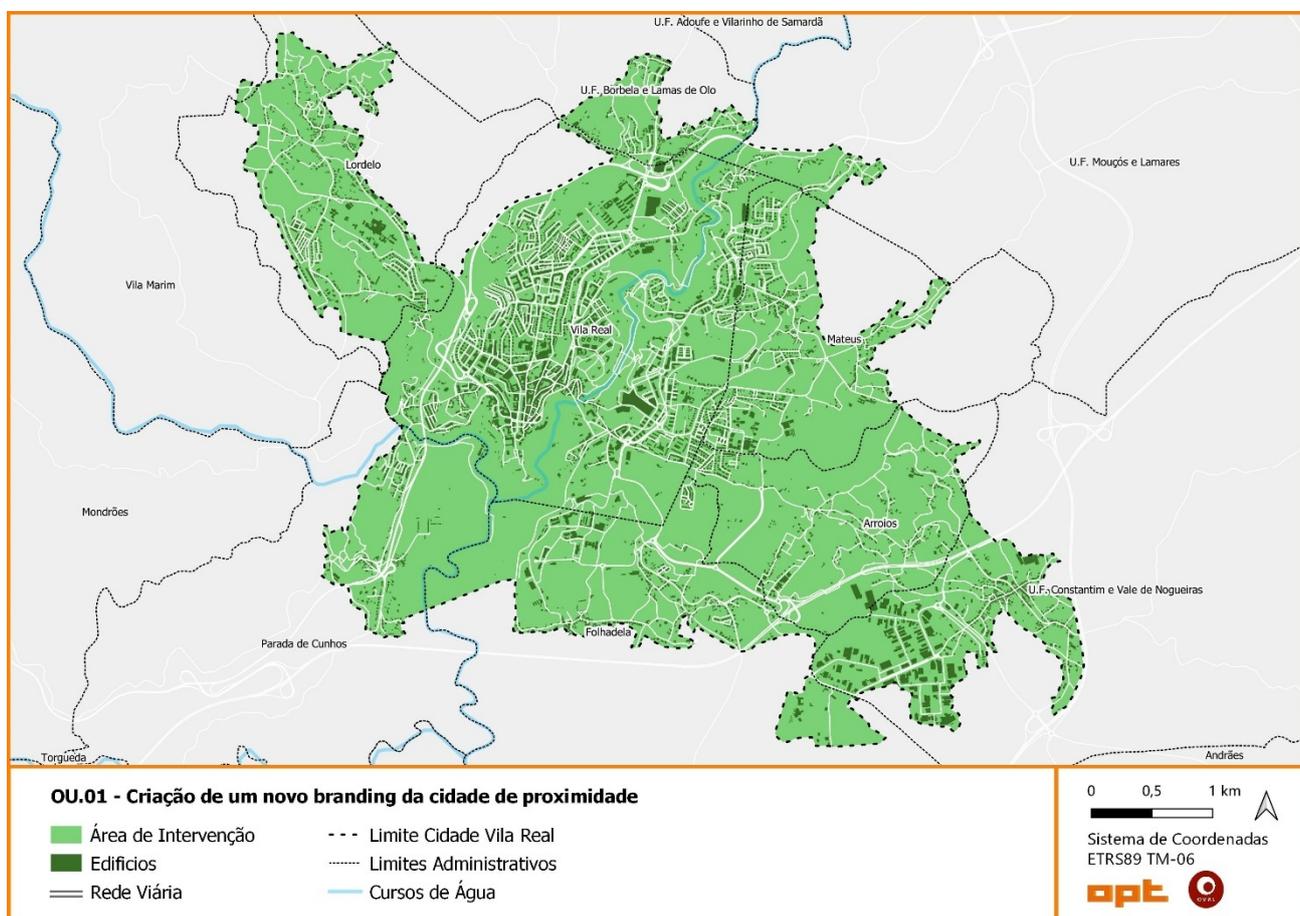


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Alta	Nº	OU.02
AÇÃO	OU.02. Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os índices de acessibilidade são uma ferramenta essencial para identificar, legitimamente, os territórios que possuem à partida potencial para o estabelecimento de hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Permitem também identificar, no extremo oposto, as áreas onde os modos ativos ou mesmo o transporte público dificilmente se assumem como alternativa e onde a expansão urbana deve ser restringida.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Alteração do índice de utilização em vigor no PU, gerando-se potencial com o aumento da atratividade do território, bem como acelerar o processo de mudança de hábitos de mobilidade. No território da cidade de proximidade propõe-se a bonificação de 15% no índice de utilização, face ao permitido no Plano de Urbanização. Nas áreas de salvaguarda é importante condicionar a expansão urbana ao desenvolvimento de Planos de Pormenor. No território destinado a contenção da expansão urbana propõe-se a redução do índice de utilização em 75% face aos valores atualmente em vigor.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização do urbanismo de proximidade Promoção da utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
META(S)	

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

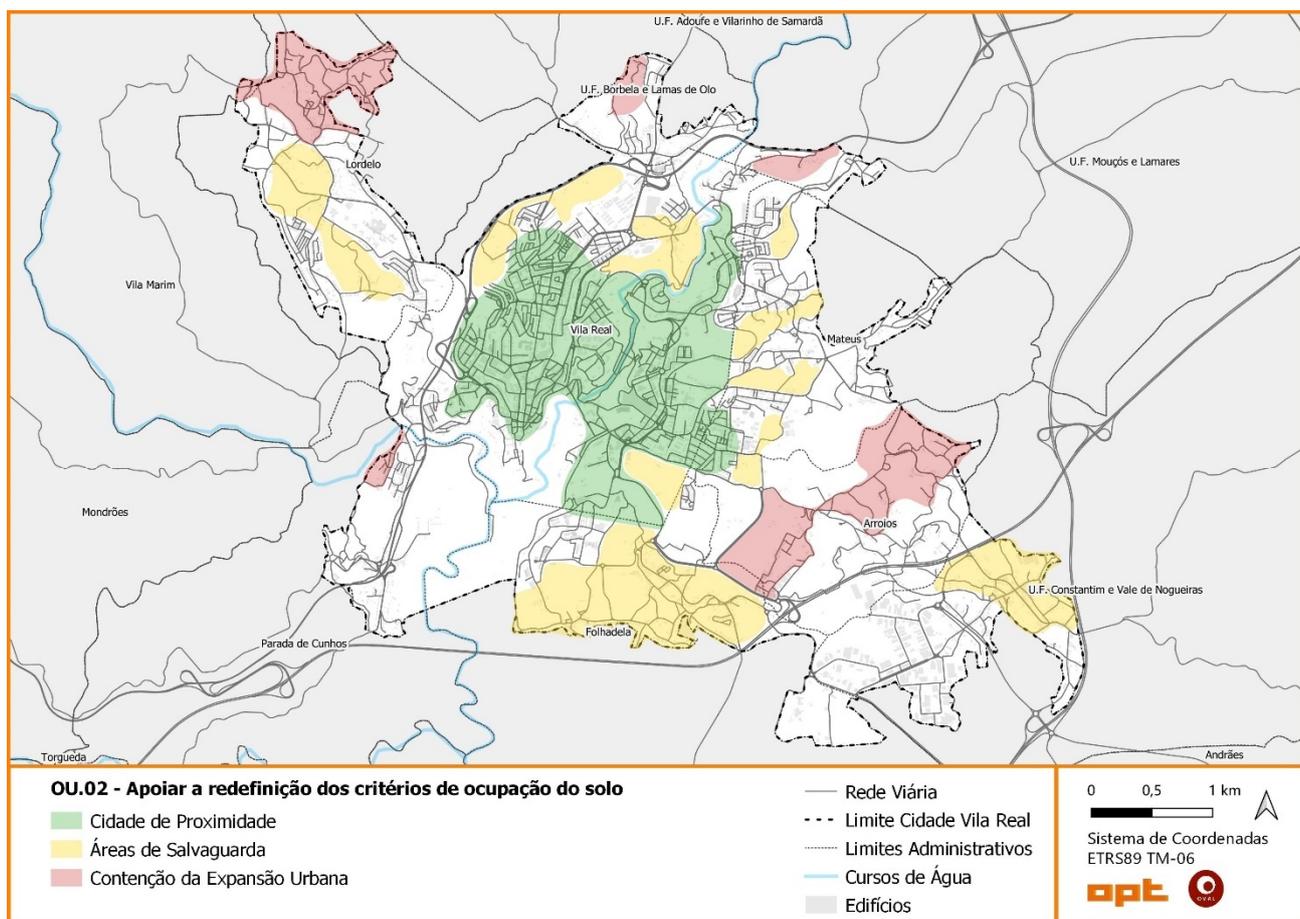
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Alta	Nº	OU.03
AÇÃO	OU.03. Redefinição dos critérios de estacionamento privado				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A dotação do estacionamento automóvel nas novas construções é vista como um dos principais desafios para a promoção da mobilidade sustentável em áreas urbanas, ao encorajar a dependência automóvel. O desafio passa então por encontrar formas de reduzir a propensão para a utilização do automóvel, atuando diretamente na origem, ou seja, nos critérios de dotação de estacionamento.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Redução da exigência de estacionamento em novas construções residenciais, de comércio e serviços, no território da cidade de proximidade, levando à partida a uma menor propensão para a posse de viatura individual e, conseqüentemente a sua utilização diária. Propõe-se a definição de 50% do valor para o nº de mínimo de lugares, nas edificações no interior da cidade de proximidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da utilização do automóvel Promoção da utilização do transporte público e dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
META(S)	

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

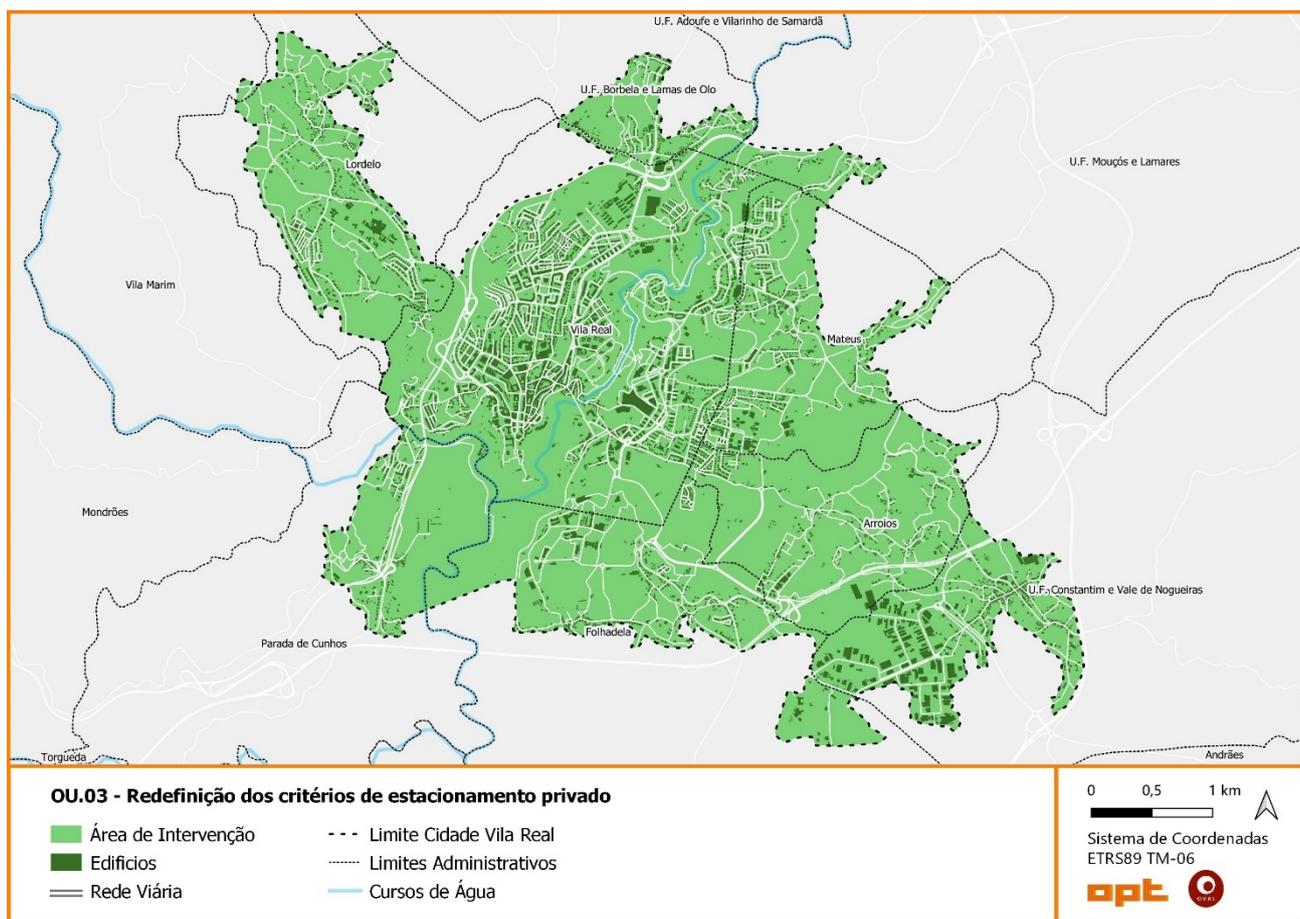
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Alta	Nº	OU.04
AÇÃO	OU.04. Realização de um inquérito à mobilidade da população residente				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os momentos censitários, realizados a cada 10 anos, são na atualidade a única fonte regular de informação relativa aos padrões de mobilidade. Sendo estes de extrema importância no planeamento da mobilidade, a sua periodicidade não se adequa com o faseamento deste plano.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de inquéritos regulares, e abrangendo uma amostra com significância estatística. Para uma população residente de aproximadamente 30mil habitantes prevê-se a necessidade de uma amostra de aproximadamente 2 200 inquéritos. De forma a permitir avaliar os resultados da aplicação das diferentes ações do PMUS propõe-se uma periodicidade de 2 anos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Conhecimento da evolução do panorama da mobilidade da população residente Ajuste das estratégias planeadas ou em curso				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	20%
DE 2 A 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	40%
MAIS QUE 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de inquéritos à população realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

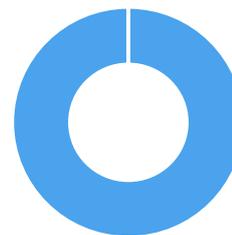
5 Inquéritos bienais realizados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	45 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	75 000,00 €	0,00 €	0,00 €

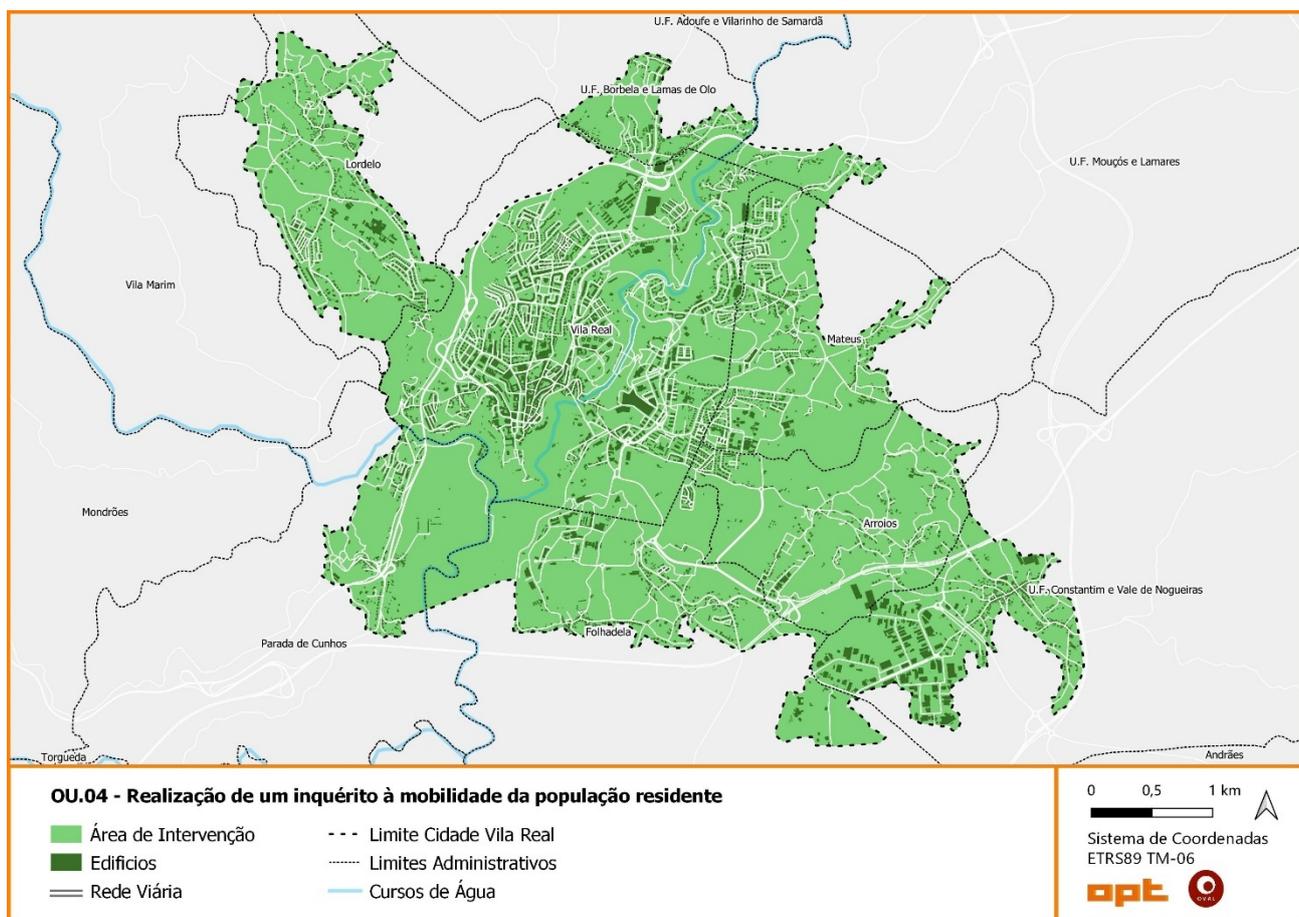


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Alta	Nº	OU.05
AÇÃO	OU.05. Definição de um sistema urbano de centralidades				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Partindo de pequenas centralidades de proximidade até à principal centralidade do município, a hierarquização do sistema de centralidades é fundamental para estruturar a macroestrutura do território, orientando a expansão do território, identificando as linhas mestras para a melhoria do sistema de transporte público e definindo a estratégia de localização de equipamentos públicos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Definição das principais unidades de vizinhança, sendo entendidas como principais "bairros" da cidade, estruturando-se em três níveis hierárquicos. Associando a cada nível hierárquico um conjunto de diretrizes relacionadas com a dotação de equipamentos públicos, tipologia de comércio e cobertura de transporte público, permitirão otimizar a evolução do modelo territorial.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reestruturação do modelo de organização territorial Valorização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
META(S)	

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

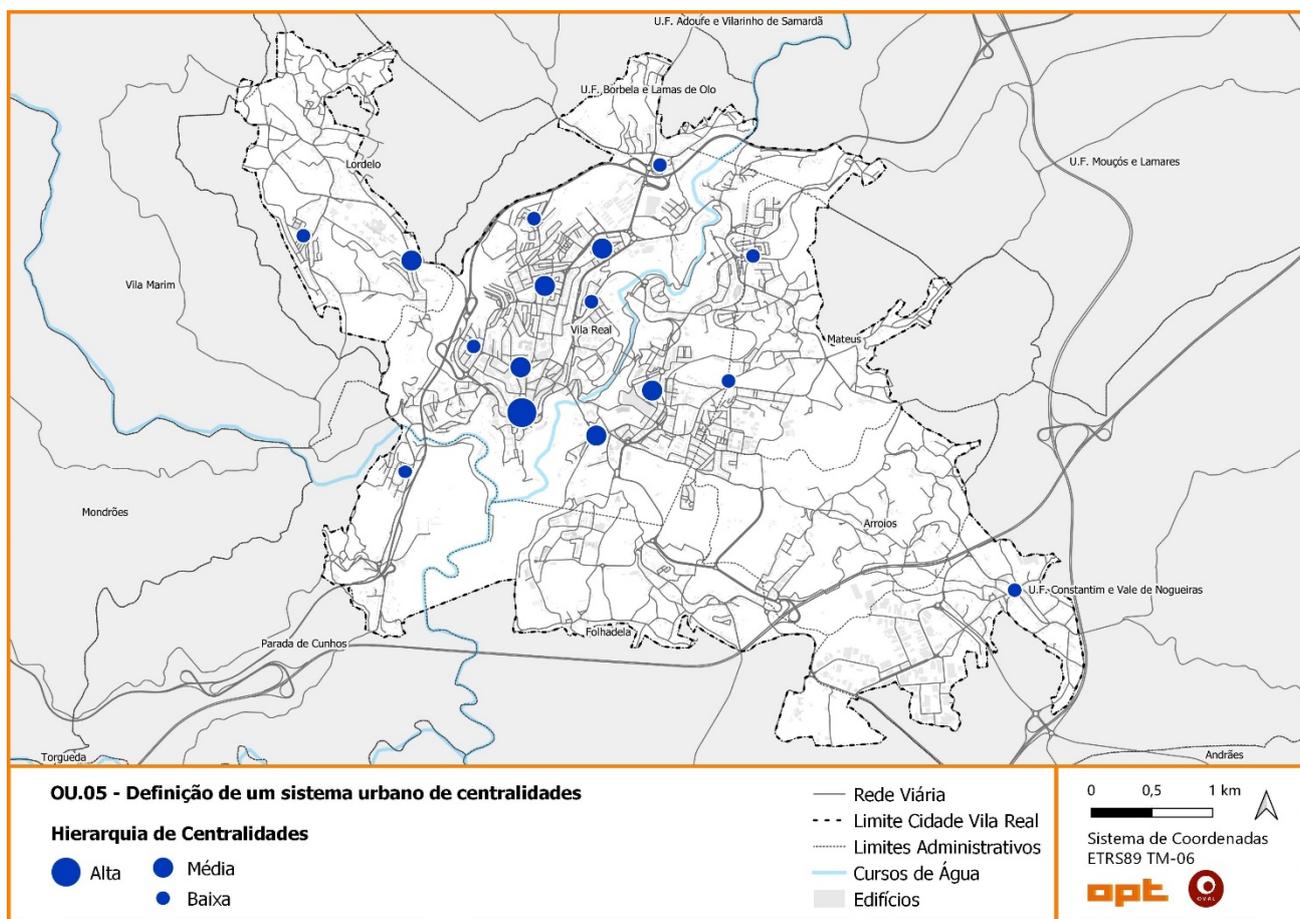
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.01
AÇÃO	MA.01. Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	No processo de diagnóstico deste PMUS ficou demonstrada a fragilidade do sistema pedonal no que respeita à provisão de condições adequadas à circulação, tendo sido identificado que mais de metade dos arruamentos na área de estudo não possuem condições necessárias para a circulação pedonal em segurança. Torna-se então necessário conhecer, em pormenor, o estado da rede pedonal, com vista a hierarquizar as intervenções futuras.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de um cadastro detalhado onde conste toda a informação relativa aos níveis de acessibilidade pedonal e ciclável. Deve ser dado enfoque ao tipo de pavimento, estado de conservação do mesmo, largura do canal de circulação, existência de barreiras arquitetónicas, declive e condições de iluminação. Este diagnóstico deverá, preferencialmente, ser realizado sobre um modelo SIG.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Criação de uma base de dados para otimização de intervenções futuras				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do cadastro e manutenção da sua atualização	80%
DE 2 A 5 ANOS	Manutenção da atualização do cadastro	90%
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção da atualização do cadastro	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de atualizações anuais

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

10 Atualizações anuais ao cadastro

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Realização do cadastro

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Realização do cadastro

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

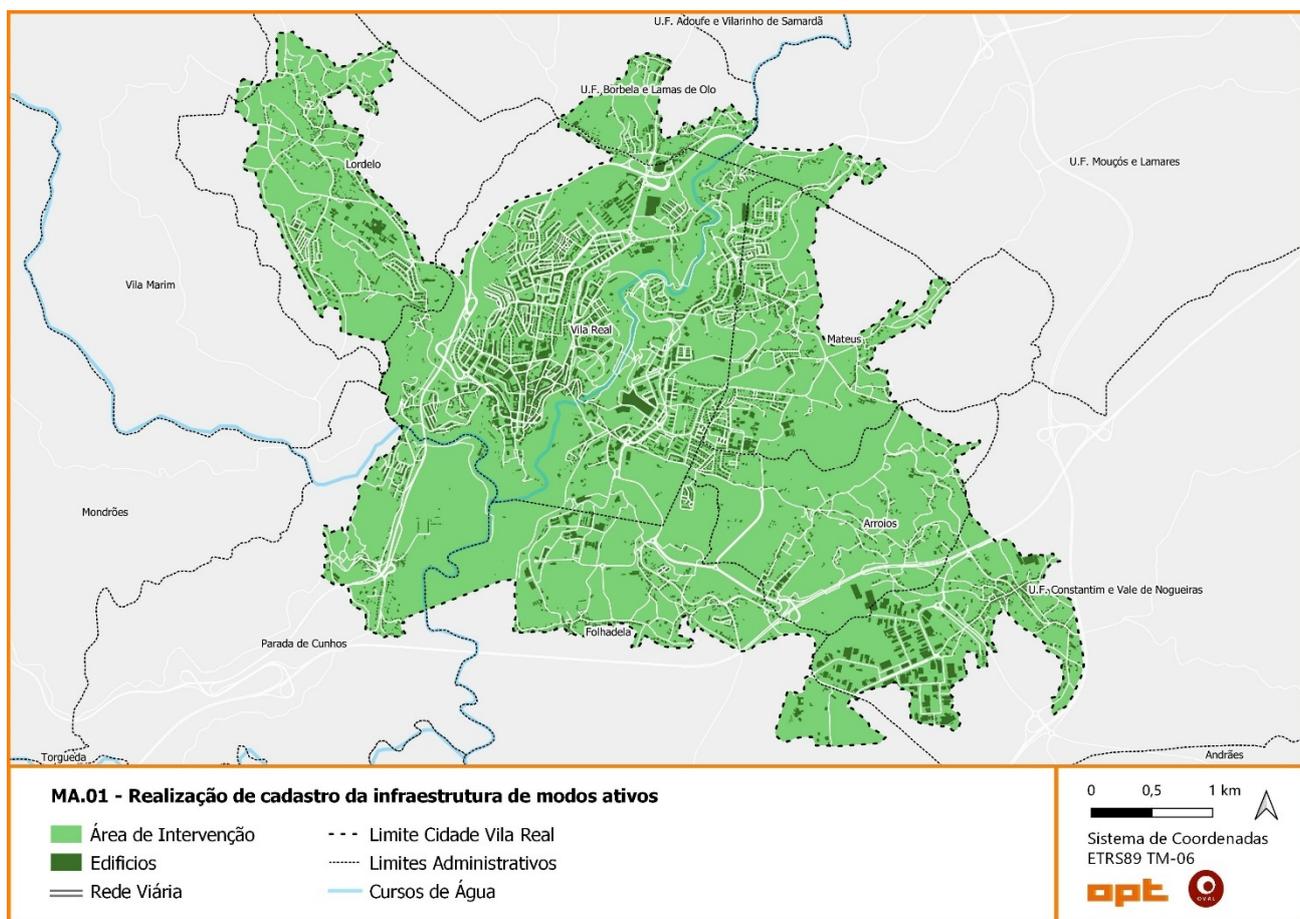
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precedência: MA.03; MA.04; MA.05; MA.07; MA.14; MA.15; MA.16
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.02
AÇÃO	MA.02. Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A micromobilidade, com soluções baseadas em veículos de pequenas dimensões, criou uma verdadeira disrupção no modelo de mobilidade de várias cidades. Possibilitando deslocamentos não poluentes, com um esforço físico muito reduzido dada a assistência da propulsão elétrica, e a velocidades altamente competitivas com outros modos concorrentes, a utilização destas novas soluções não está isenta de riscos. Acidentes com peões nos passeios e com outros veículos na faixa de rodagem, por vezes com consequências trágicas, e ocupação indevida do espaço público são consequências frequentes da falta de fiscalização e regulação na operação destes sistemas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Desenvolvimento de um regulamento Municipal para disciplinar a utilização da Micromobilidade partilhada, para bicicletas e trotinetes, nomeadamente nos aspetos que afetem questões de operação do sistema. Este regulamento deverá incidir em aspetos como horários de operação, zonas de estacionamento autorizado, número máximo de veículos, sistema de pagamento, locais de circulação, mecanismo de partilha de dados com o município e outros requisitos relacionados com a logística dos operadores e responsabilidades com a fiscalização.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos; Redução da ocupação abusiva do espaço público; Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do regulamento	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Infrações cometidas por ano (de acordo com o regulamento)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Redução gradual das infrações cometidas por ano

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

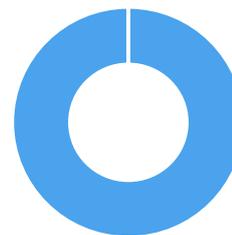
Criação do regulamento para a micromobilidade

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Criação e aprovação do regulamento para a micromobilidade

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	35 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	35 000,00 €	0,00 €	0,00 €

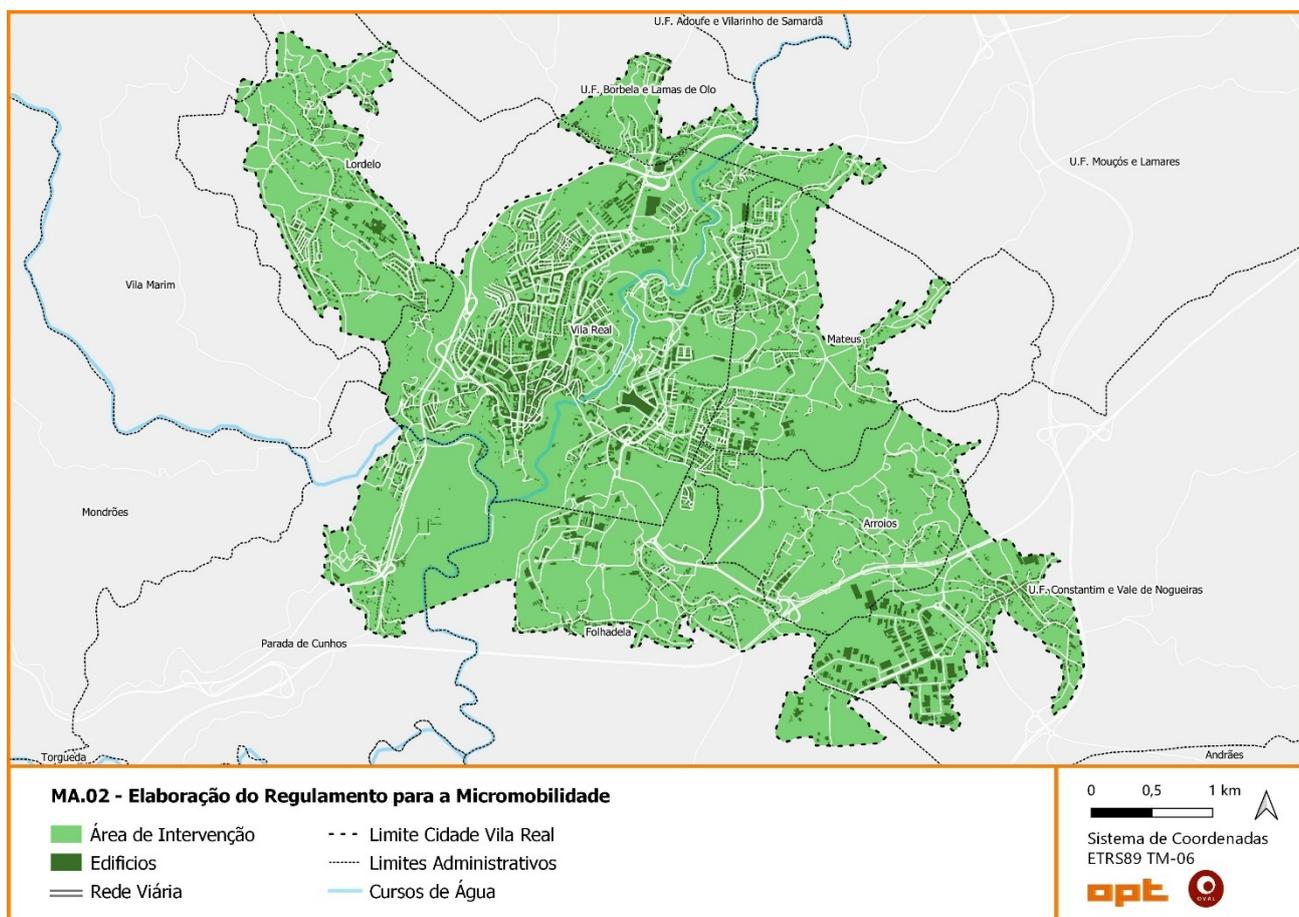


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precedência: MA.13; CI.02
-----------------------	---------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.03
AÇÃO	MA.03. Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os locais de atravessamento de peões são uma parte essencial da infraestrutura urbana, permitindo o atravessamento em condições de segurança, reduzindo o risco de acidentes. Ao mesmo tempo devem disciplinar o comportamento dos peões, permitindo o seu atravessamento em locais selecionados.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Redefinição dos locais de atravessamento de peões através de um estudo, com enfoque para os principais equipamentos geradores de viagens, tais como estabelecimentos de ensino, de saúde, serviços públicos, grandes superfícies comerciais, igrejas, equipamentos desportivos e também na proximidade de paragens de autocarro. O cruzamento desta informação com os dados de sinistralidade poderá facilitar a definição de uma possível hierarquia de intervenções.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do estudo	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

-

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Realização do estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões

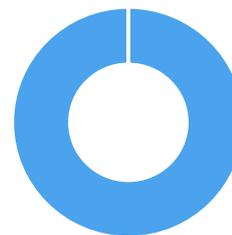
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

Conclusão e apresentação do estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €

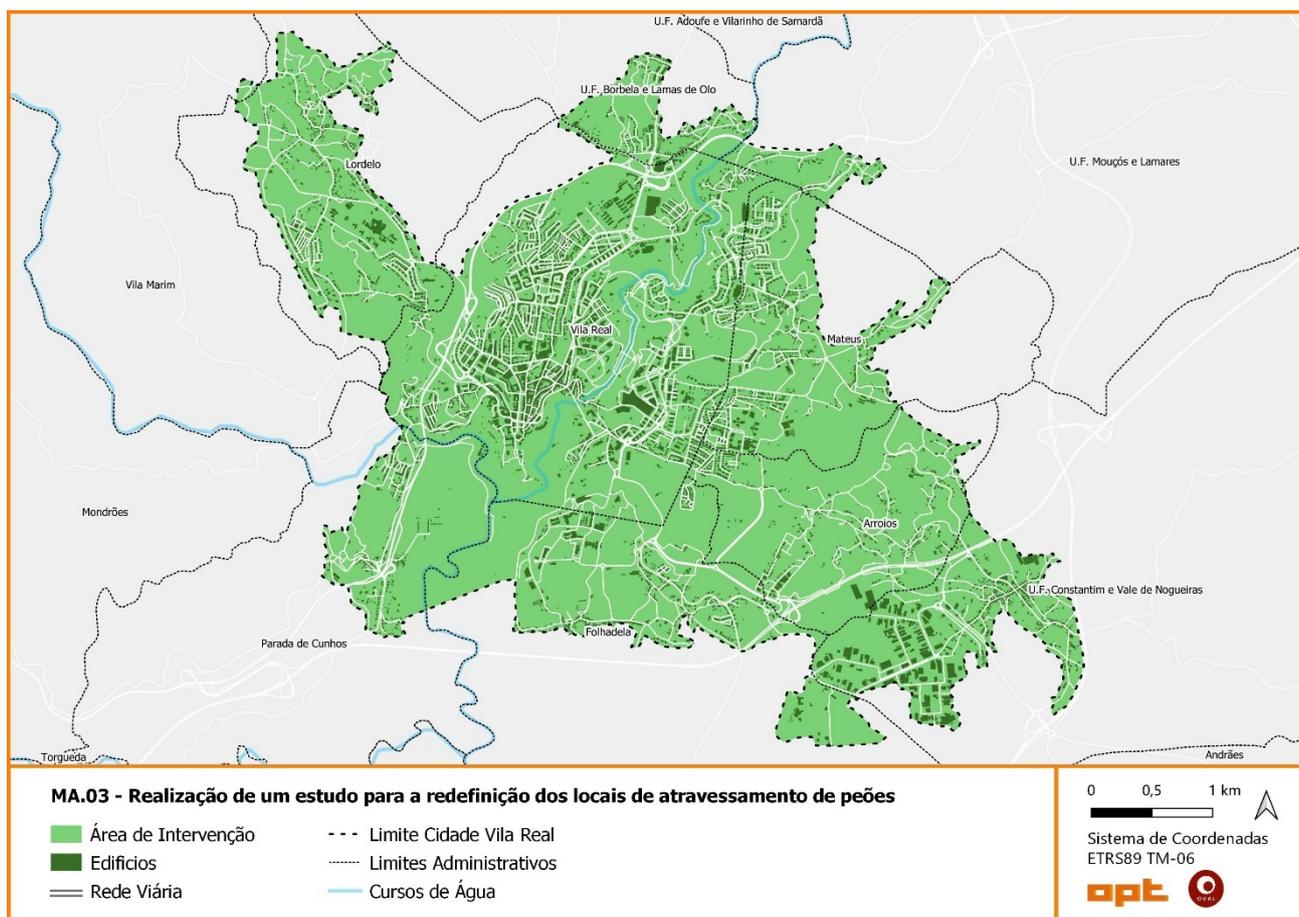


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01 Precedência: MA.09
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.04
AÇÃO	MA.04. Melhoria das condições de circulação pedonal na cidade central e na proximidade aos Grandes Polos Geradores				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar dos esforços desenvolvidos para a melhoria das condições de circulação pedonal na cidade de Vila Real, em especial daqueles com mobilidade reduzida, é ainda possível encontrar um conjunto significativo de vias que não reúnem as condições adequadas de circulação, normalmente pela ausência de passeios.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Desenvolvimento de intervenções na via pública, com a criação de passeios em localizações selecionadas no interior da cidade central. Devem ser promovidas velocidades de circulação baixas, nos arruamentos de perfil mais reduzido, prevendo-se sempre que necessário o estreitamento das faixas de rodagem ou estreitamento do número de vias, sentidos únicos de circulação ou conversão de estacionamento em espaço pedonal. Ao todo está prevista a criação de, aproximadamente, 22km de passeio no território em estudo. A curto prazo prevê-se a execução das ações já estudadas pelo município, no âmbito do PEDU e de outros programas. Já a médio e longo prazo prevê-se a execução do remanescente desta ação, devendo sempre ser encadeada com o cadastro de infraestrutura de modos ativos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do modo pedonal e do transporte público Redução dos índices de sinistralidade Qualificação do espaço público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	6,7km de passeios criados	30%
DE 2 A 5 ANOS	13,2km de passeios criados	90%
MAIS QUE 5 ANOS	2,1km de passeios criados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos passeios a criar;
Quota modal do modo pedonal

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Inquérito à Mobilidade bienal
META(S)	

22km de passeios a criar;
Aumento de 33% na quota modal dos modo pedonal face ao ano de implementação do PMUS

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

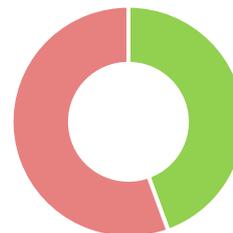
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	647 712,00 €	809 640,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	2 384 100,00 €	2 980 125,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	204 288,00 €	255 360,00 €
TOTAL	0,00 €	3 236 100,00 €	4 045 125,00 €

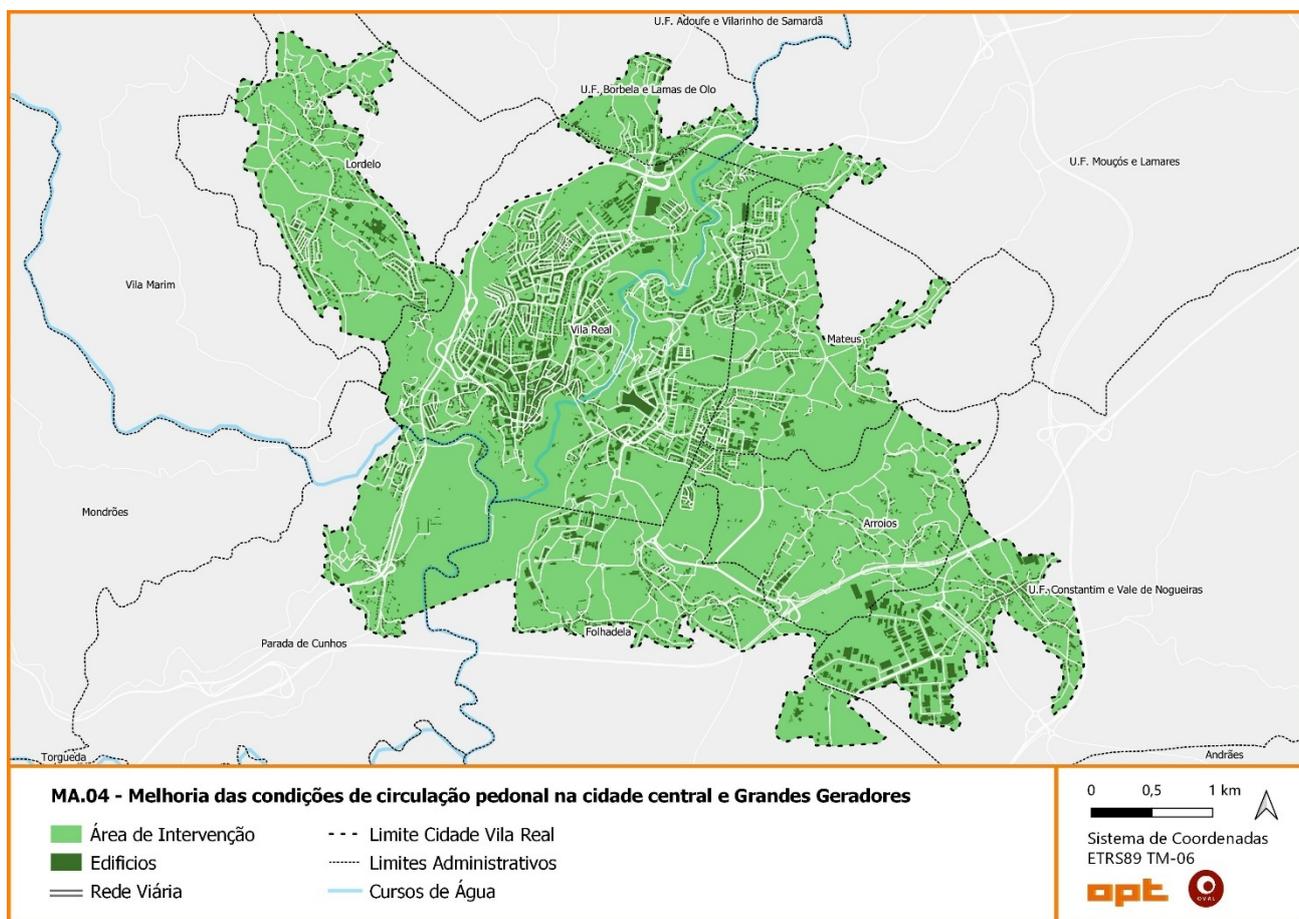


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01; MA.09; CI.04 Precedência: MA.06 Interdependência: TP.01; MA.07; TP.07; TP.08
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.05
AÇÃO	MA.05. Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Territórios de baixa densidade apresentam constrangimentos constantes à circulação pedonal. É comum verificar-se a inexistência de passeios ou outras plataformas para circulação segura de peões. Frequentemente se observam deslocações a pé com recurso à faixa de rodagem, onde existem veículos estacionados nas bermas e a circular em grandes velocidades, aumentando o potencial de atropelamento.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de condições físicas, nos diferentes aglomerados residenciais dos territórios de baixa densidade, para a circulação segura de peões e reforçando os níveis de iluminação pública. Defende-se a materialização da estratégia através de ações de urbanismo tático para redução de velocidades de circulação nestes locais, como é o caso de marcações no pavimento ou a instalação de mobiliário urbano para promover a redução da velocidade de circulação. A criação de zonas 30 e de coexistência, contempladas em outras ações neste plano, terão um papel complementar a esta intervenção. Ao todo está prevista a intervenção em cerca de 30km da rede viária.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do modo pedonal e do transporte público Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	5,6km de arruamentos intervencionados	19%
MAIS QUE 5 ANOS	24,2km de arruamentos intervencionados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos arruamentos intervencionados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

30km de arruamentos intervencionados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

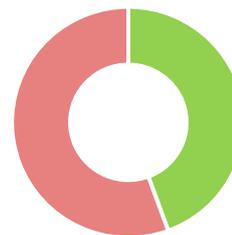
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	44 648,00 €	55 810,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	193 576,00 €	241 970,00 €
TOTAL	0,00 €	238 224,00 €	297 780,00 €

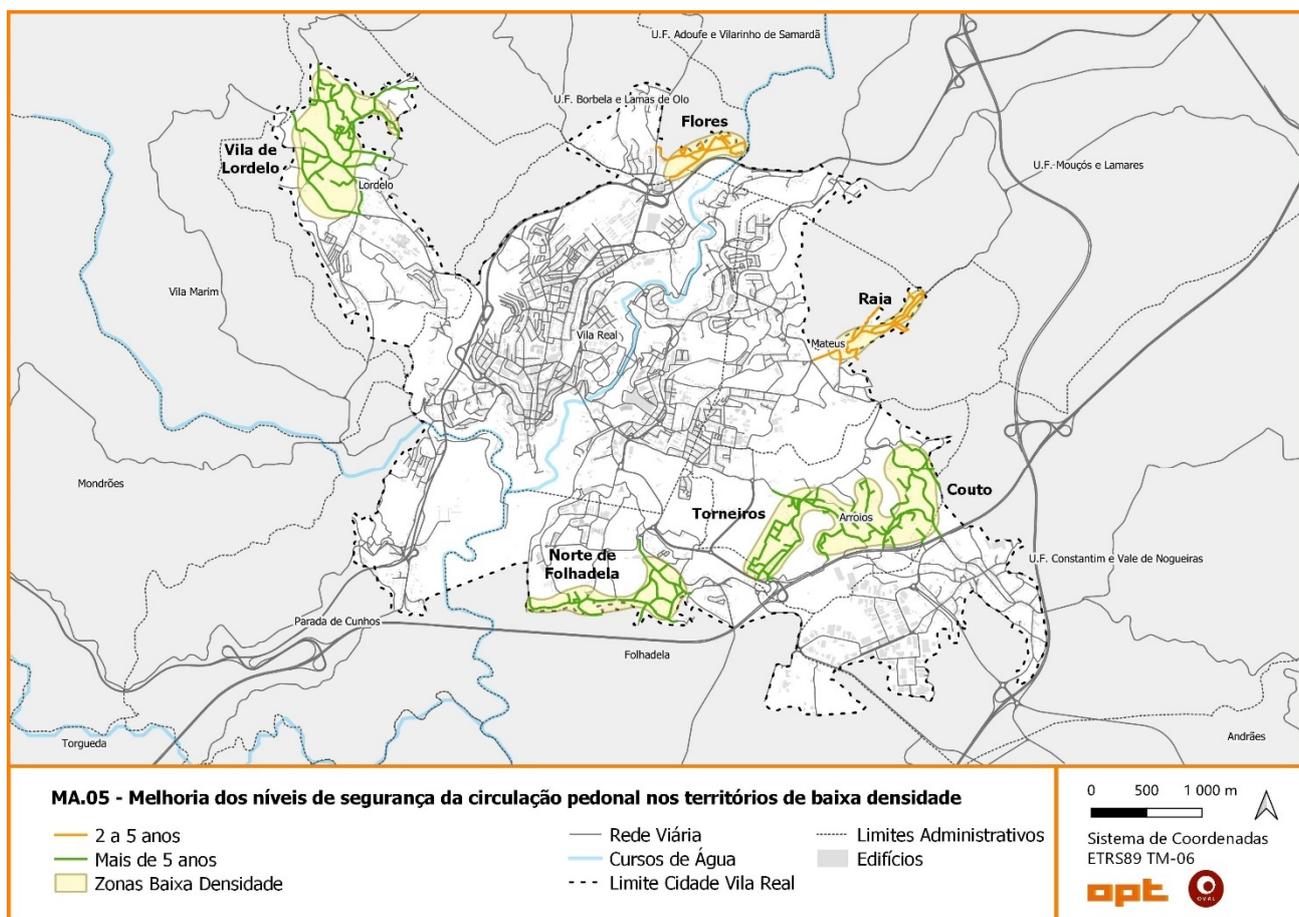


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01: MA.09 Precedência: MA.06 Interdependência: TP.01; MA.07; TP.07; TP.08
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.06
AÇÃO	MA.06. Reforço dos meios mecânicos para transposição dos declives mais acentuados				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A topografia tem um impacto significativo na forma como as pessoas se deslocam, especialmente em meio urbano, potenciando ou limitando o modo pedonal nas deslocações diárias. Este facto é particularmente relevante no território da cidade de Vila Real.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Aumento da atratividade dos modos ativos, em especial do modo pedonal, sendo identificada uma localização adicional para dar continuidade à estratégia de reforço da acessibilidade pedonal. Em linha com os investimentos em curso nesta temática propõe-se a instalação de uma escada rolante entre a Rua Cidade de Espinho e a Avenida Aureliano Barrigas, facilitando o acesso à Escola Secundária de São Pedro e à centralidade da Nossa Senhora da Conceição a partir da malha urbana envolvente à Avenida da Europa.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos e transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de meios mecânicos implementados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

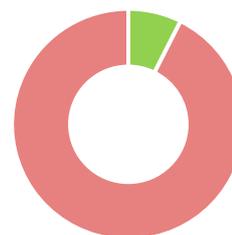
1 Meio mecânico implementado

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	12 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	12 000,00 €	150 000,00 €

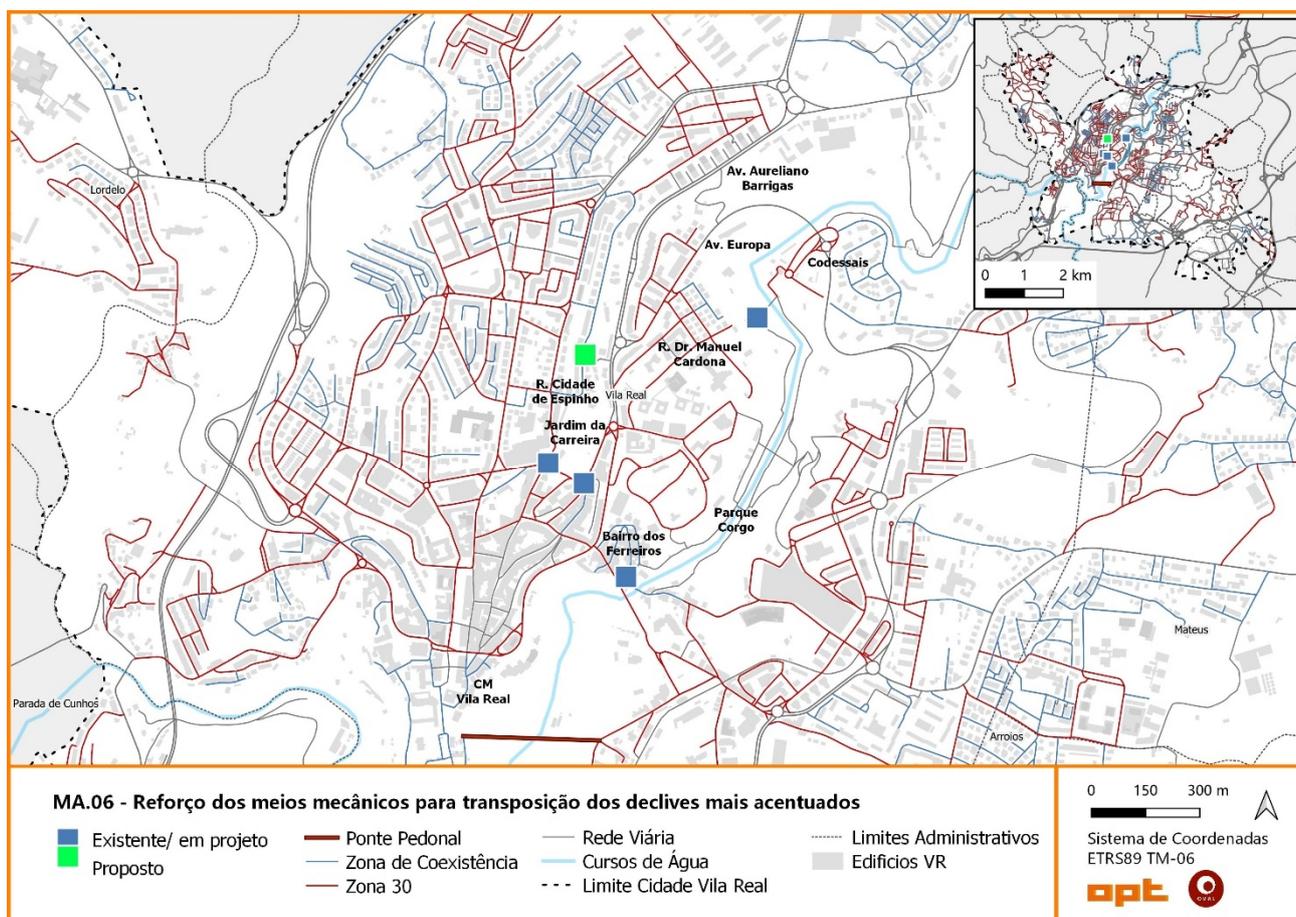


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.04; MA.05
-----------------------	----------------------------

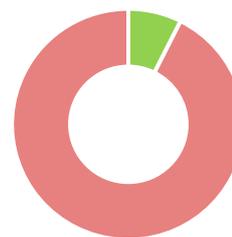
Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.07
AÇÃO	MA.07. Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A dimensão média dos quarteirões aumentou progressivamente ao longo do séc. XX, acompanhando as tendências de aumento da eficiência do funcionamento dos territórios. Por sua vez, os níveis de acessibilidade do território estão fortemente ligados à permeabilidade da malha urbana. Em malhas urbanas menos densas, o aumento das distâncias a percorrer levou a uma redução da atratividade dos modos ativos. No processo de diagnóstico foram identificadas várias áreas, que, por via dos padrões de urbanização, apresentam limitações em termos de conectividade, por vezes ligadas ao restante território num único ponto.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Restabelecer um modelo de cidade de proximidade auxiliada na redução das distâncias a percorrer entre os diferentes pontos do território, em especial nos modos ativos. Pretende-se aumentar a permeabilidade da malha urbana nos locais identificados, com a criação de 212 metros de percursos pedonais e cicláveis.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos e transporte público				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Execução dos projetos			8%	
DE 2 A 5 ANOS	Execução das empreitadas			100%	
MAIS QUE 5 ANOS	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Extensão das ligações a criar; Quota modal dos modos ativos					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
0,2 km de novas ligações a criar; Aumento de 40% na quota modal dos modos ativos face ao ano de implementação do PMUS					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	5 088,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	63 600,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	5 088,00 €	63 600,00 €

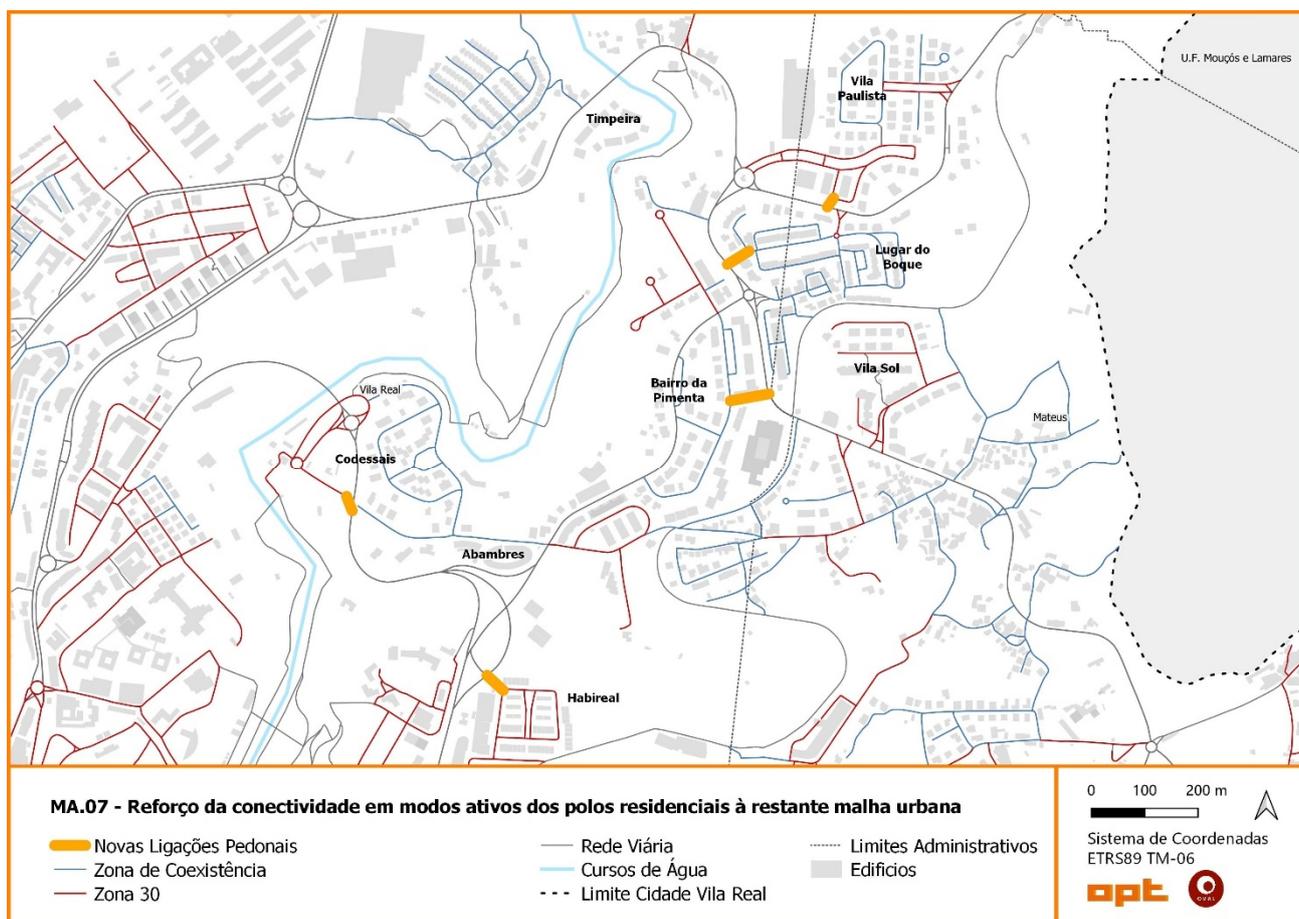


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.07 Interdependência: MA.04; MA.05; MA.11; MA.12
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.08
AÇÃO	MA.08. Construção da nova ponte pedonal				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Sendo a principal quebra da conectividade entre as suas margens, o Vale do Corgo reduz a atratividade da utilização dos modos ativos, principalmente nas ligações entre a UTAD e o centro da cidade. Neste sentido, o município lançou, em 2019, um concurso para o projeto de execução de uma travessia pedonal e ciclável de ligação entre as duas margens, ligando a Vila Velha à Meia Laranja.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Construção de uma ponte pedonal e ciclável, localizada cerca de 400 metros a sul da Ponte Metálica, que possibilitará uma ligação mais direta entre o centro da cidade e o campus da UTAD, com benefícios notórios para as deslocações em bicicleta, dada a sua proximidade à Ecopista do Corgo, que se desenvolve ao longo da margem nascente. Por essa razão está contemplada também uma ligação ciclável com cerca de 200 metros de extensão, em grande medida executada por via de uma zona 30 na Rua Monsenhor Jerónimo do Amaral.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	0%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

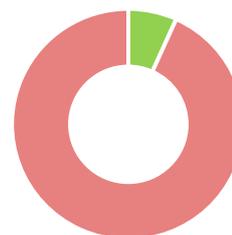
Construção da nova ponte pedonal

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Construção da nova ponte pedonal

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	500 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	6 900 000 €
TOTAL	0,00 €	500 000,00 €	6 900 000,00 €

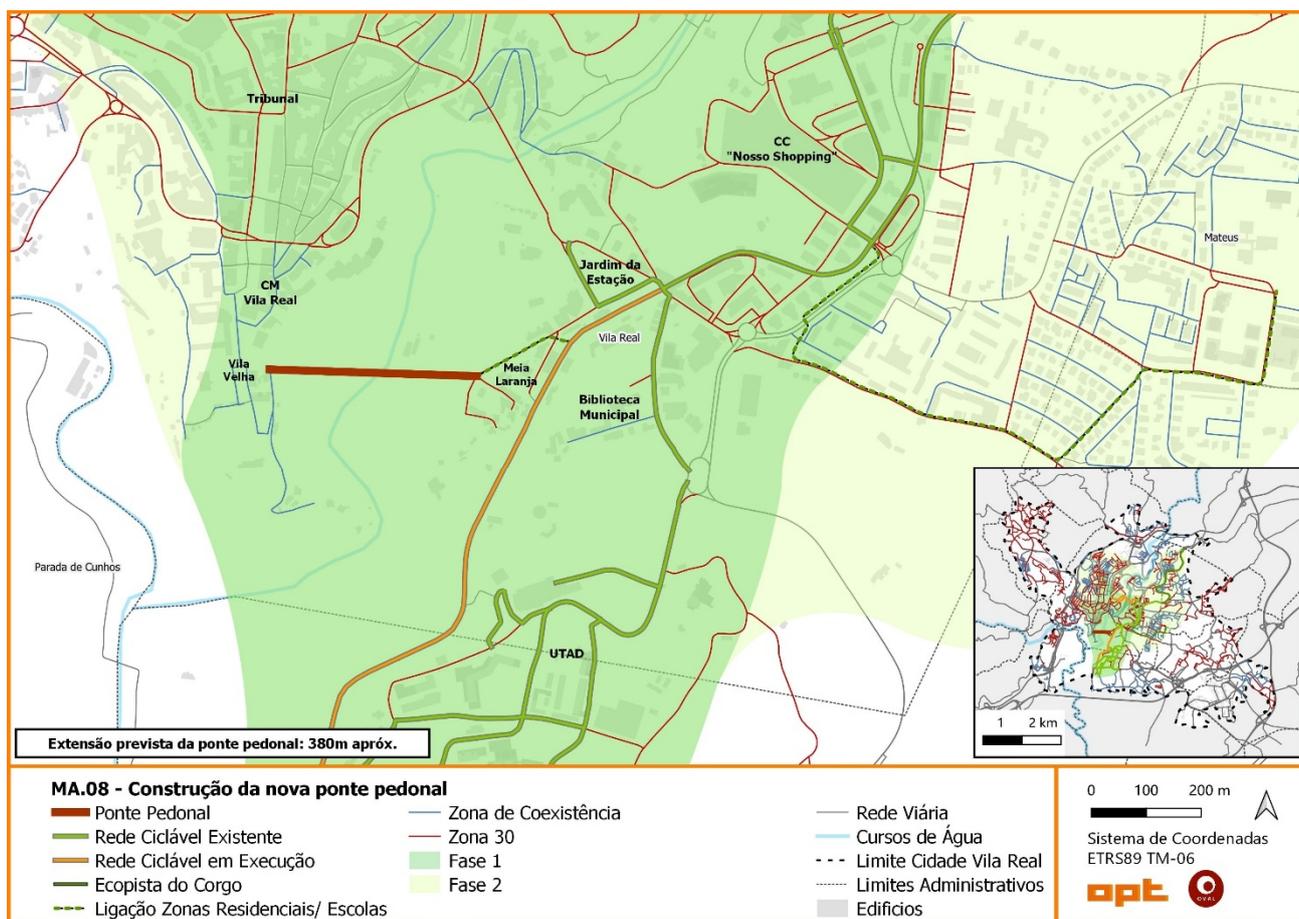


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: MA.11; MA.12
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.09
AÇÃO	MA.09. Sobrelevação das passeadeiras nos eixos com maior volume de tráfego				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Ao contrário de ações como o rebaixamento dos lances dos passeios, com impacto apenas no aumento dos níveis de inclusividade da rede pedonal, a sobrelevação das passeadeiras combina este aspeto com a promoção da redução da velocidade de circulação dos veículos, contribuindo para a redução dos níveis de sinistralidade. Este tipo de soluções tem vindo a ganhar peso em várias áreas urbanas que buscam um ambiente urbano mais seguro e amigável dos modos ativos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Intervenção na via pública com vista à sobrelevação de 33 passeadeiras, localizadas em pontos de concentração de sinistros. Em todas as intervenções deverá ser acautelada a sua sinalização e iluminação adequadas, eliminando o risco de atropelamentos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 11 locais	33%
DE 2 A 5 ANOS	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 17 locais	85%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 5 locais	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de novas passeadeiras sobrelevadas;
Nº de atropelamentos anuais nos locais intervencionados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Sobrelevação de novas 33 Passadeiras;
Zero atropelamentos anuais nas passeadeiras intervencionadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

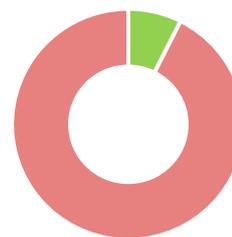
META(S)

-

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	2 464,00 €	30 800,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	3 808,00 €	47 600,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	1 120,00 €	14 000,00 €
TOTAL	0,00 €	7 392,00 €	92 400,00 €

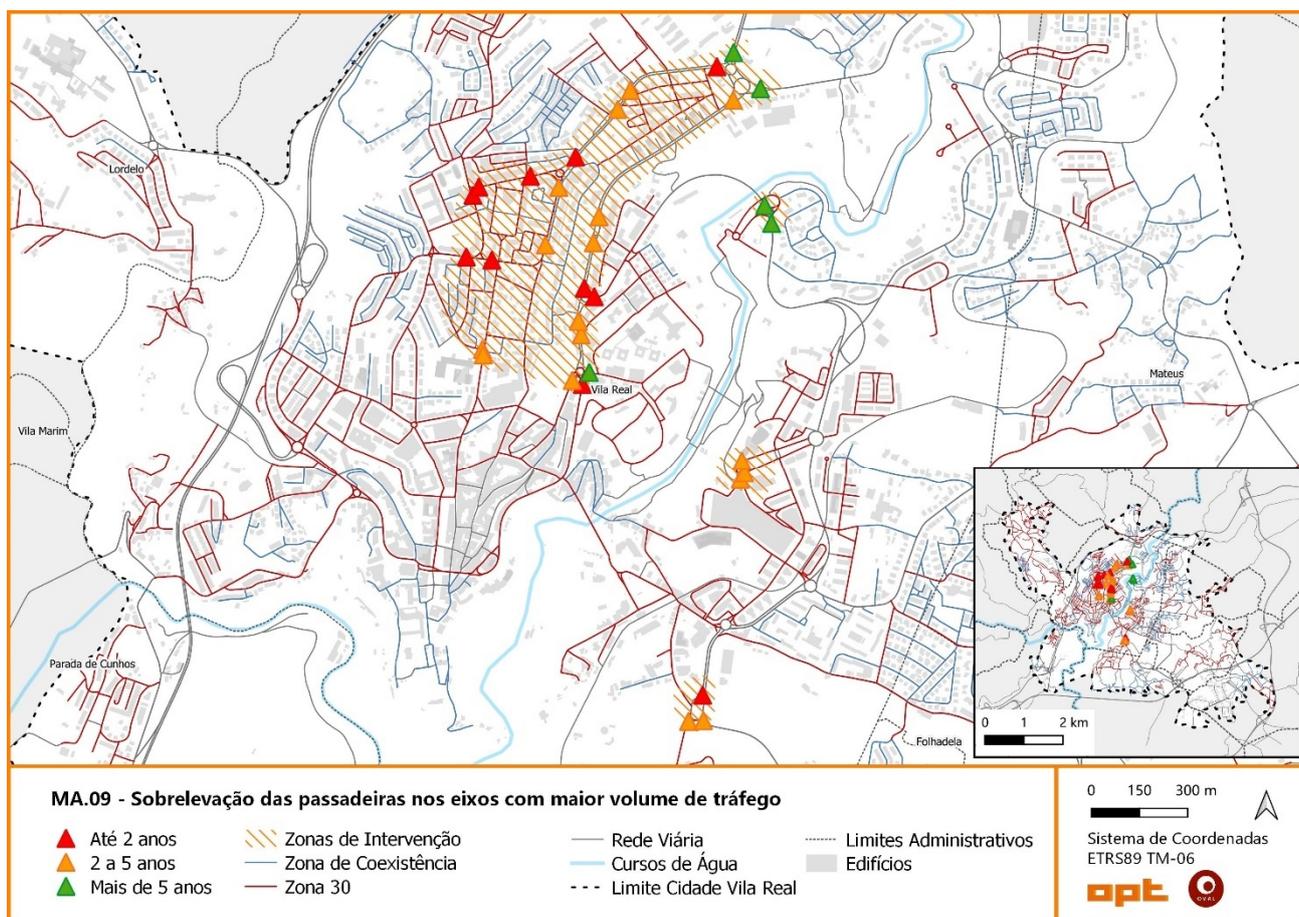


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.03 Precedência: MA.04; MA.05
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.10
AÇÃO	MA.10. Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O concelho ficou desligado da rede ferroviária nacional no ano de 2009, deixando no terreno o canal da infraestrutura livre, no entanto, para uma possível ocupação e reaproveitamento futuro. Apresenta uma pendente ligeira ao longo de todo o desenvolvimento, característica de um canal ferroviário, aumentando por isso o seu potencial de utilização para modos ativos, nomeadamente a bicicleta. Recentemente foi reabilitado o troço entre a antiga estação ferroviária e o centro de saúde de Mateus, disponibilizando uma ligação pavimentada e iluminada em parte do seu percurso, com o objetivo de promover a utilização da bicicleta, estando em execução a sua extensão até ao Campus da UTAD.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Requalificação da antiga linha do Corgo em Ecopista, na ligação entre o centro de saúde de Mateus e a antiga estação de Abambres, ao longo de 2,3km, e seguindo a tipologia de intervenção já executada no restante troço. Esta ação prevê também a execução de pequenas ligações pedonais e cicláveis cómodas, acessíveis e seguras para os aglomerados residenciais adjacentes, contabilizando cerca de 1000m.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Aumento da quota modal da bicicleta Melhoria dos índices de acessibilidade ciclável				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão da intervenção na Ecopista do Corgo
Quota modal da bicicleta

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Inquérito à Mobilidade bienal Dados de contadores de Bicicleta
-------------------------------	---

META(S)

Execução de 2,3km da Ecopista e ligação aos aglomerados adjacentes num total de aproximadamente 1km;
Quota modal da bicicleta de 2%

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

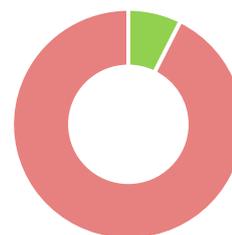
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	124 683,20 €	-
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 558 540,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	124 683,20 €	1 558 540,00 €

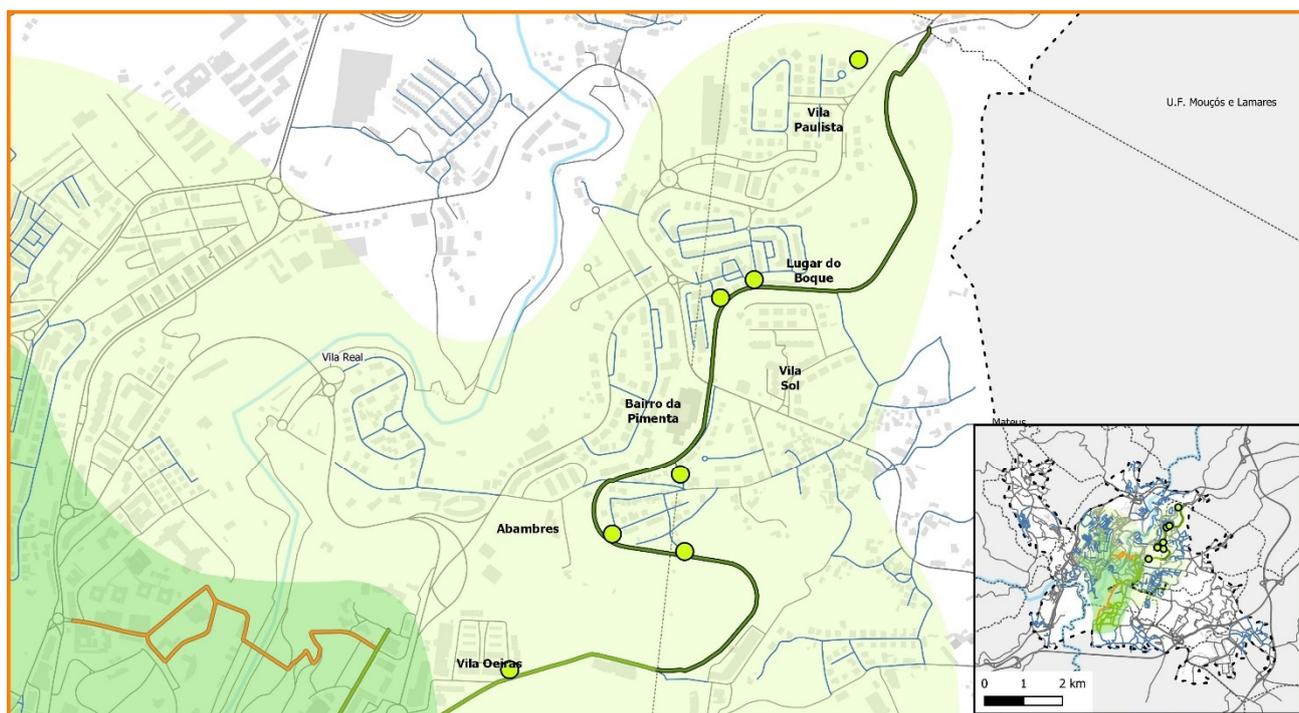


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precedência: MA.11; MA.12; MA.13
-----------------------	----------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



MA.10 - Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes

- Rede Ciclável Existente
- Rede Ciclável em Execução
- Ecopista do Corgo
- - - Ligação Zonas Residenciais/ Escolas
- Cidade Ciclável Fase 1
- Cidade Ciclável Fase 2
- Zona de Coexistência
- Ligação Zona Residencial à Ciclovia
- Rede Viária
- Cursos de Água
- Limite Cidade Vila Real
- Limites Administrativos
- Edifícios

0 100 200 m

Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.11
AÇÃO	MA.11. Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A promoção de mobilidade ciclável é, atualmente, um dos grandes desígnios da política de mobilidade de várias cidades europeias em linha com o reconhecimento das suas vantagens ao nível da redução do congestionamento, dos níveis de ruído e poluição e da promoção de um estilo de vida mais saudável. Para promover a utilização deste modo de transporte é fundamental garantir a criação de uma rede, no próprio sentido da palavra. Isto significa evitar a implementação de troços desconexos e, como tal, sem utilidade prática para a promoção da utilização diária da bicicleta.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de uma ligação ciclável que sirva o Centro Escolar da Araucária, a Escola Secundária Morgado de Mateus e a EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral, a partir da Ecopista do Corgo. Nos restantes arruamentos da cidade, as limitações de espaço canal impedem a criação de infraestrutura dedicada sem limitações consideráveis na redução da dotação de estacionamento, na quantidade de árvores ou implicando alterações nos sentidos de circulação automóvel com impactos significativos na fluidez do tráfego e na definição da rede de transporte público. Propõe-se, assim, que a rede ciclável seja, em grande medida, articulada com a rede de zonas 30 e de coexistência.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Aumento da quota modal da bicicleta Melhoria dos índices de acessibilidade ciclável				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução dos projetos	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução das empreitadas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão das ligações cicláveis criadas;
Quota modal da bicicleta

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Realização de inquéritos escolares anuais
-------------------------------	---

META(S)

Execução de 1,6km de ligações cicláveis
Quota modal da bicicleta na população escolar de 5%

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real, Juntas Freguesia, Agrupamentos de Escolas
---------------------------------	---

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.12
AÇÃO	MA.12. Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Em linha com a criação de uma rede ciclável é essencial a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte da mobilidade ciclável.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de pontos de estacionamento para bicicletas que funcionará como elemento de suporte à mobilidade ciclável. Destina-se a abranger os principais equipamentos públicos e grandes geradores de viagens tais como equipamentos culturais, de lazer, da saúde, centro comercial, mercado municipal e terminal rodoviário, sendo ainda criadas este tipo de infraestruturas no interior dos principais bairros residenciais. Propõe-se a criação de quase 800 lugares para estacionamento de bicicleta, privilegiando-se a infraestruturas em "U" ou outra solução semelhante que permita a fixação ao quadro da bicicleta e não apenas à roda.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal da bicicleta Valorização do espaço público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de estacionamento para 360 bicicletas	46%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de estacionamento para 410 bicicletas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de lugares de estacionamento para bicicletas implementados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

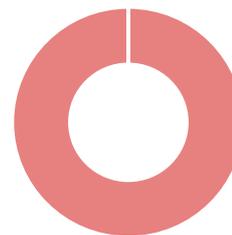
Instalação de estacionamento para 770 bicicletas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real, Juntas de Freguesia, ACIVR

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	14 400,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	16 400,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	30 800,00 €

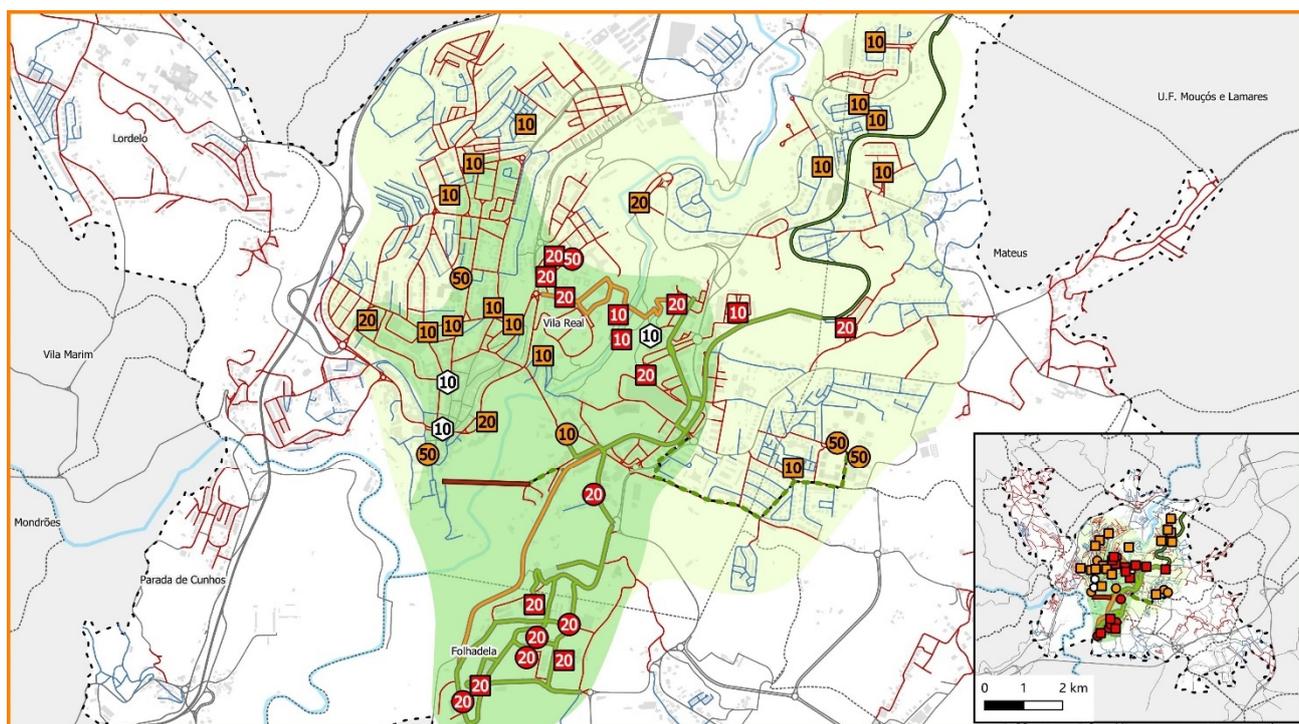


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.10 Precedência: MA.13 Interdependência: MA.07; MA.08; MA.11
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



MA.12 - Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores

Estacionamento de bicicletas (capacidade)

- Existente (a manter)
- Existente (a expandir)
- Proposta
- Fase 1 - Até 2 anos
- Fase 2 - 2 a 5 anos

- Rede Ciclável Existente
- Rede Ciclável em Execução
- Ecopista do Corgo
- Ligação Zonas Residenciais/ Escolas
- Zona de Coexistência
- Zona 30

- Ponte Pedonal
- Rede Viária
- Cursos de Água
- - - Limite Cidade Vila Real
- Limites Administrativos
- Edifícios

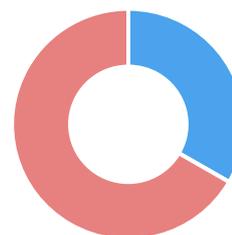
0 250 500 m

Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.13
AÇÃO	MA.13. Expansão do sistema de micromobilidade partilhada				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A entrada recente em funcionamento de um sistema de micromobilidade partilhada na cidade de Vila Real, baseada em trotinetes, incita que a médio e longo prazo, as alterações introduzidas no modelo de mobilidade da cidade permitirão aumentar a atratividade do sistema.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Aumento do número de pontos de estacionamento para 60 localizações, com vista a aumentar a atratividade do sistema. Em linha com o reforço das condições de segurança de utilização da bicicleta na rede viária urbana, propõe-se a incorporação de 50 bicicletas elétricas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de sinistralidade				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Estudo para a definição da localização dos pontos de partilha			33%	
DE 2 A 5 ANOS	Expansão do sistema e colocação de pontos de partilha			100%	
MAIS QUE 5 ANOS	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Pontos de partilhada criados; Nº de bicicletas no sistema; Nº utilizadores do sistema					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Criação de, pelo menos, 10 novos pontos de partilha; Introdução de 50 bicicletas elétricas no sistema; Aumento anual de 10% no número de utilizadores no sistema de mobilidade partilhada					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Operador de micromobilidade				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	5 000,00 €	0,00 €	10 000,00 €

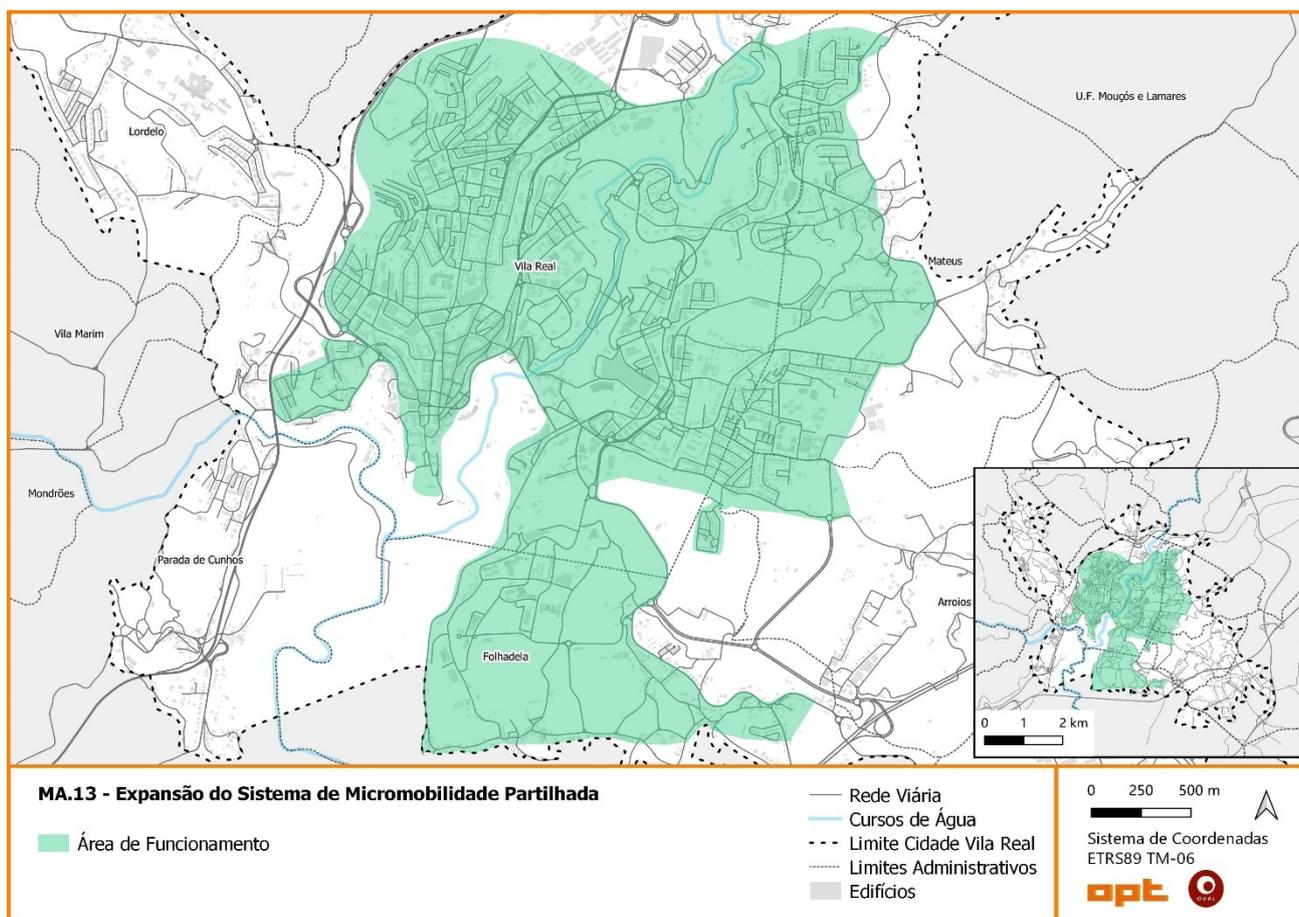


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência:MA.02; MA.10; MA.11; MA.12
-----------------------	---

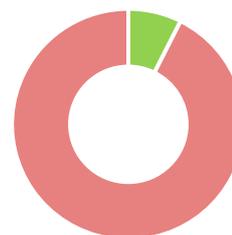
Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.14
AÇÃO	MA.14. Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zona 30, focada em estratégias de acalmia				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Em meio urbano, em especial em zonas residenciais, a circulação a elevadas velocidades é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável, Segundo dados da Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%. Em nota comparativa, um atropelamento a 60km/h faz aumentar a probabilidade de morte em 90%. As zonas 30 permitem criar um ambiente urbano mais seguro, com menor ruído e poluição, possibilitando também a utilização da bicicleta em coexistência com o tráfego rodoviário, dada a aproximação das velocidades de circulação.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de zonas com velocidade de circulação máxima de 30km/h, em cerca de 97 km de arruamentos em ruas 30, com a primeira fase a incidir nas principais centralidades da cidade central e na UTAD, com as fases seguintes a refletir uma extensão gradual aos territórios periféricos. As entradas nas zonas 30 deverão estar claramente assinaladas através de sinalização vertical, complementada com sinalização horizontal sempre que possível, podendo também recorrer-se a estreitamentos viários, lombas ou à alteração da cor do pavimento, de forma a reforçar a sua presença. Já no interior das zonas 30 a manutenção da circulação a velocidades reduzidas poderá ser materializada a partir da alteração dos alinhamentos horizontais, pela redução dos raios de curvatura, estrangulamentos, gincanas ou rotundas, dos alinhamentos verticais através de bandas sonoras, lombas, passadeiras ou interseções sobre-elevadas. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseadas em estratégias de urbanismo tático.				
RESULTADOS ESPERADOS	Qualificação do espaço público Redução dos índices de ruído e poluição em virtude das velocidades de circulação mais reduzidas Redução dos índices de sinistralidade				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	27,8 km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30			30%	
DE 2 A 5 ANOS	27 km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30			60%	
MAIS QUE 5 ANOS	42 km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Extensão das vias integradas em Zonas 30					
METODOLOGIA DE CÁLCULO					
META(S)					
Integração de 97km de arruamentos na rede de zonas 30					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Juntas de Freguesia				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	22 240,00 €	278 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	21 600,00 €	270 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	34 240,00 €	428 000,00 €
TOTAL	0,00 €	78 080,00 €	976 000,00 €

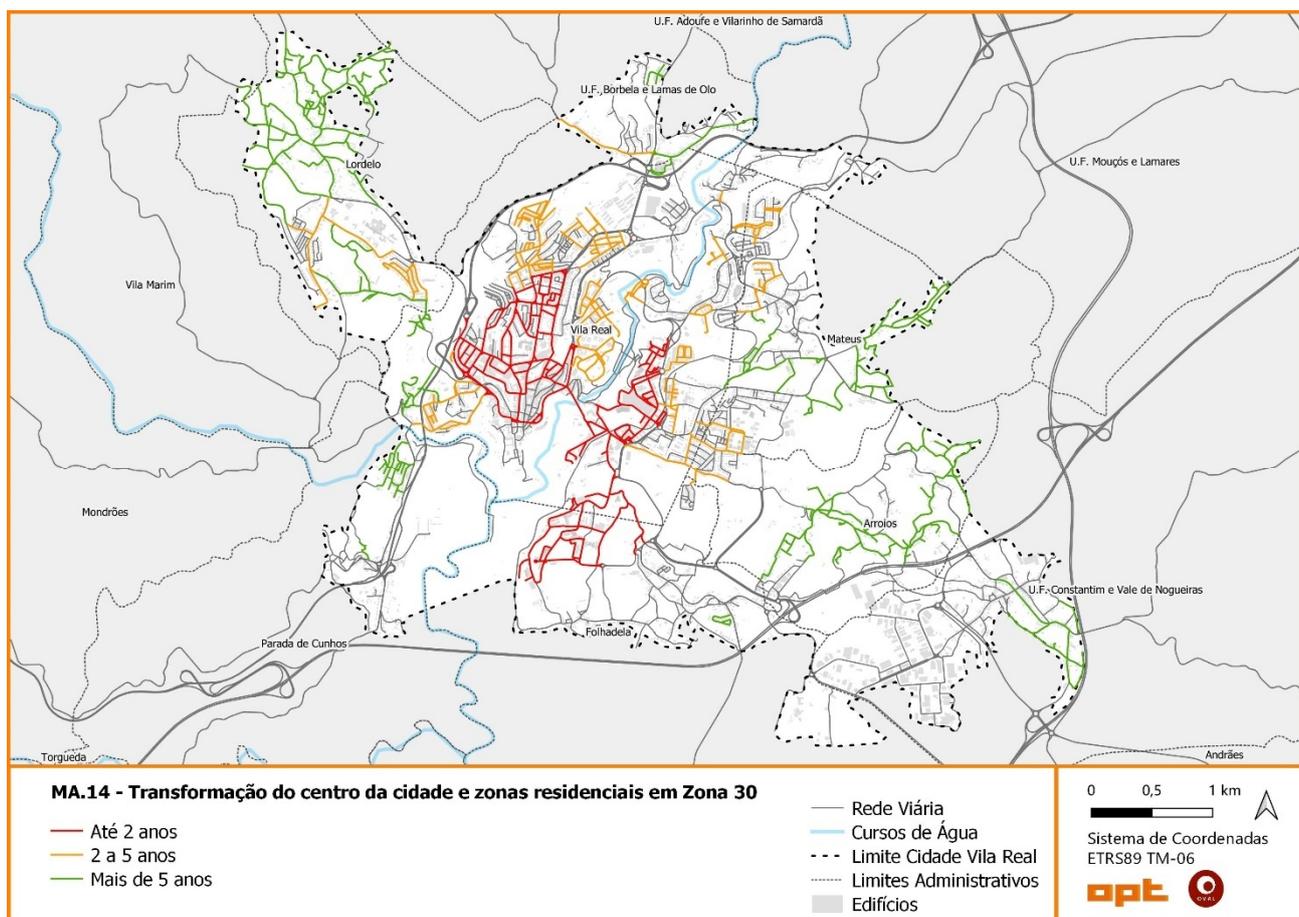


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01; CI.01; CI.02 Precedência: MA.16; MA.17; CI.05 Interdependência: CI.05
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.15
AÇÃO	MA.15. Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As zonas de coexistência, com génese na Alemanha, Países Baixos e Dinamarca nos anos 70, surgiram como resposta, à ineficácia de estratégias de acalmia de tráfego, baseadas unicamente na promoção da velocidade de circulação. Promove uma equivalência direta, indicando que no espaço canal, é passível de utilização, em igualdade, por todos os modos de transporte, motorizados ou não. Esta solução torna também as zonas de coexistência como espaços ideais para a circulação da bicicleta. As zonas de coexistência são também vistas como solução para os arruamentos onde não é possível, por limitações de largura do espaço canal, disponibilizar passeios e canal de circulação automóvel com as larguras mínimas regulamentares.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de zonas de coexistência, abrangendo um total de 63 quilómetros de arruamentos, iniciando-se na cidade central e expandindo, a médio e longo prazo, para os territórios mais periféricos. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseadas em estratégias de urbanismo tático.				
RESULTADOS ESPERADOS	Qualificação do espaço público Redução dos índices de ruído e poluição em virtude das velocidades de circulação mais reduzidas Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	8,7km de arruamentos a integrar na rede de zonas de coexistência	14%
DE 2 A 5 ANOS	36,4km de arruamentos a integrar na rede de zonas de coexistência	70%
MAIS QUE 5 ANOS	18,6km de arruamentos a integrar na rede de zonas de coexistência	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão das vias integradas em Zonas de Coexistência

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Integração de 63km de arruamentos na rede de zonas de coexistência

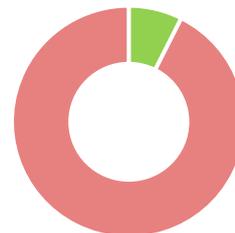
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Juntas de Freguesia
---------------------------------	-----------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	34 800,00 €	435 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	145 600,00 €	1 820 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
TOTAL	0,00 €	254 800,00 €	3 185 000,00 €

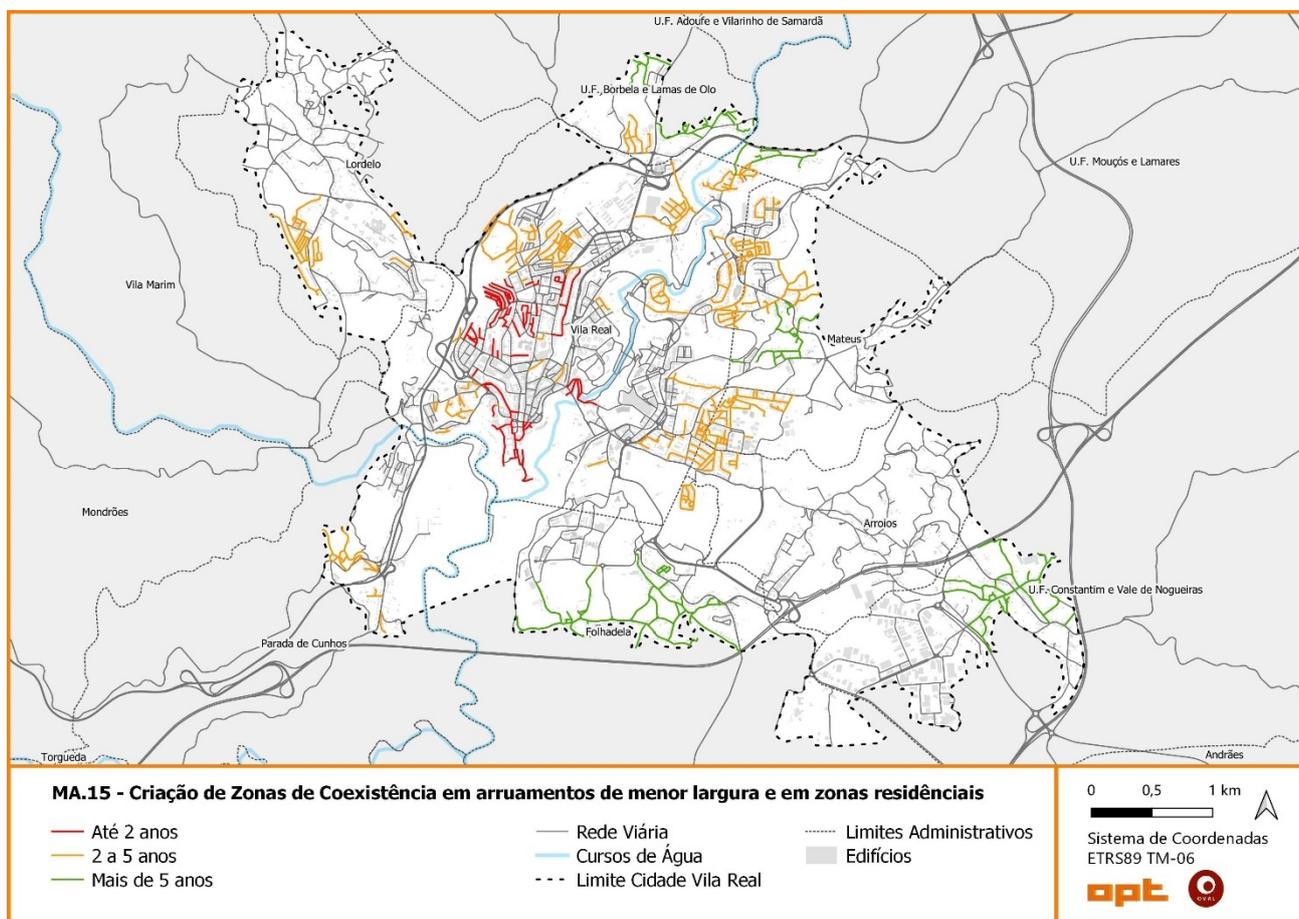


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01; CI.01; CI.02 Precedência: MA.15; MA.17; CI.05 Interdependência: CI.05
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.16
AÇÃO	MA.16. Realização de projetos Piloto de Urbanismo Tático para criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A criação de zonas de vizinhança, visando a humanização do espaço público, tem um papel essencial para o aumento da vitalidade urbana nas zonas residenciais. Por via da implementação de medidas de acalmia de tráfego, em especial nas zonas de coexistência, são criadas condições para reforçar a fruição do espaço público e a socialização, em especial pelas crianças. Com a adoção de projetos piloto de urbanismo tático torna-se possível, através de intervenções temporárias e de baixo custo, testar o funcionamento de diferentes soluções e avaliar a receptividade da população.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Adoção de projetos piloto de urbanismo tático para testagem no funcionamento de diferentes soluções de desenho urbano. Elementos como floreiras, pinturas no piso, parklets e até outros objetos decorativos que funcionem como delimitadores do espaço podem ser utilizados nestas experiências, numa tentativa de organizar a via ou espaço público. No final de cada projeto, e mediante os resultados da avaliação, é decidida a conversão em intervenção permanente ou a reversão para a condição inicial.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização do espaço público Promoção da utilização da rua como espaço social Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	4 projetos piloto implementados	40%
DE 2 A 5 ANOS	6 projetos piloto implementados	60%
MAIS QUE 5 ANOS	10 projetos piloto implementados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de projetos piloto de urbanismo tático concretizados por ano

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

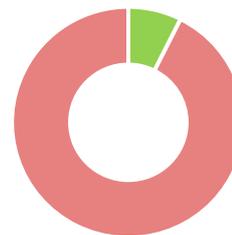
2 projetos piloto concretizados por ano

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Juntas de Freguesia

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	4 000,00 €	50 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	2 000,00 €	25 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	4 000,00 €	50 000,00 €
TOTAL	0,00 €	10 000,00 €	125 000,00 €

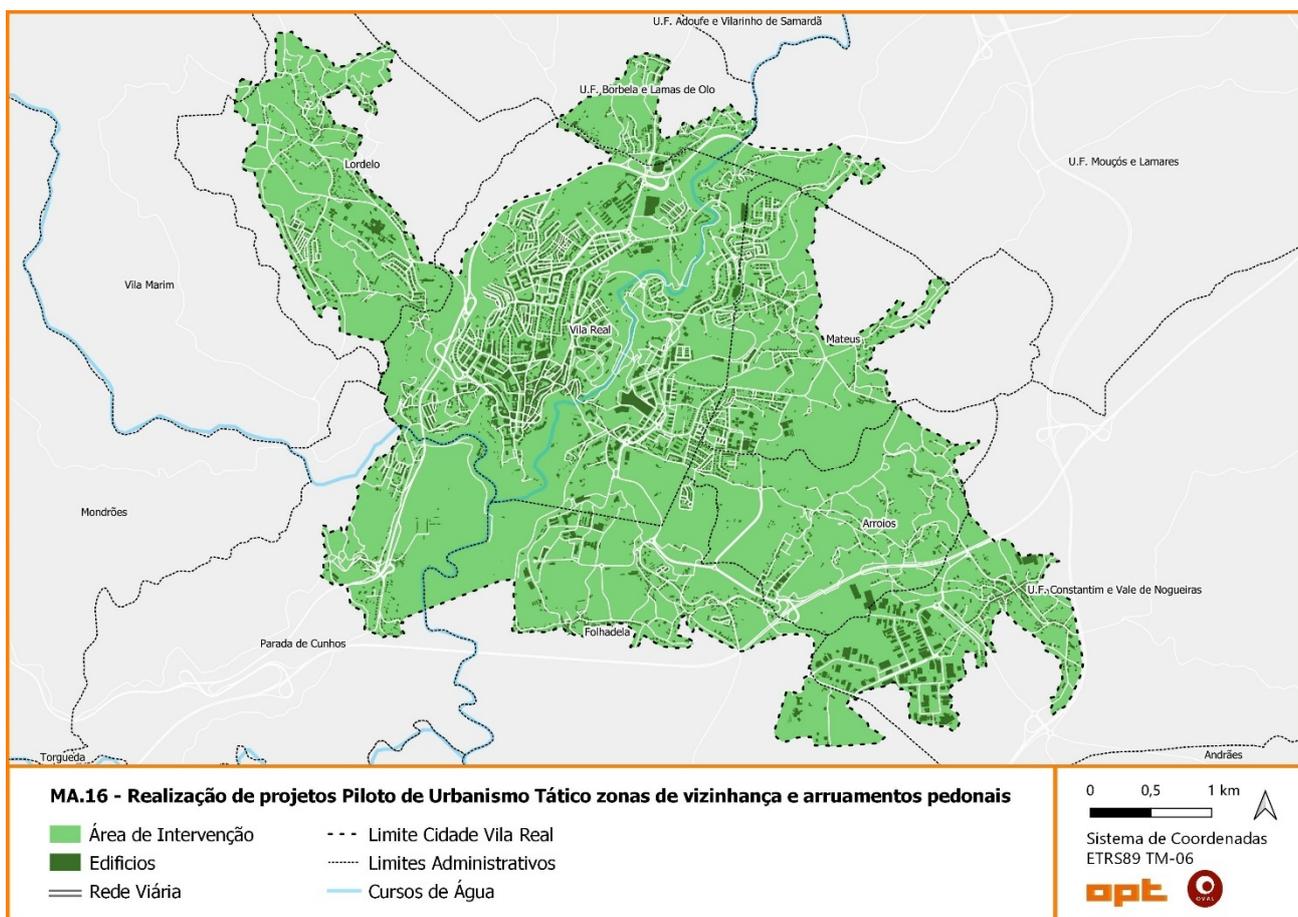


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01; MA.16; MA.15 Precedência: MA.17
-----------------------	---

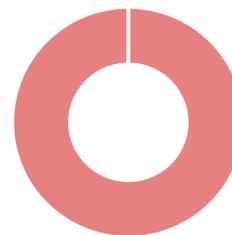
Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.17
AÇÃO	MA.17 Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedibus e Bikebus) pela população escolar				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A promoção de hábitos de mobilidade sustentável junto dos mais novos surge como grande impulsionador numa mudança de mentalidade que pode atingir gerações futuras de forma impactante, enraizando hábitos e comportamentos que mais tarde se tornarão comuns e saudáveis.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Promoção dos hábitos de mobilidade sustentável desde as idades mais jovens na tentativa de causar impactos mais profundos a longo prazo. A comunidade escolar será o público-alvo para a implementação de uma campanha de grande escala com o objetivo de promover a utilização dos modos ativos. A promoção do modo pedonal será materializada com a promoção de iniciativas de “pedibus” destinadas a alunos do 1º ciclo. Para níveis de ensino superiores, a solução evolui para iniciativas do tipo "bikebus". Estão também contempladas outras ações de carácter lúdico e didático, desde competições entre alunos, passando por sessões de ensino do código da estrada e terminando na implementação de um programa de aluguer de longa duração de bicicletas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Aumento da utilização dos modos ativos pela população escolar Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento junto aos estabelecimentos de ensino				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos			20%	
DE 2 A 5 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos			50%	
MAIS QUE 5 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos; Nº de estudantes utilizadores dos modos ativos					
METODOLOGIA DE CÁLCULO		Realização de inquéritos escolares anuais			
META(S)					
Realização de 2 campanhas anuais por escola; Aumento de 50% no nº de utilizadores regulares de modos ativos face ao ano de implementação do PMUS					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO		-			
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES		CM Vila Real; Juntas de Freguesia; Agrupamentos de Escolas			

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	15 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	25 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €

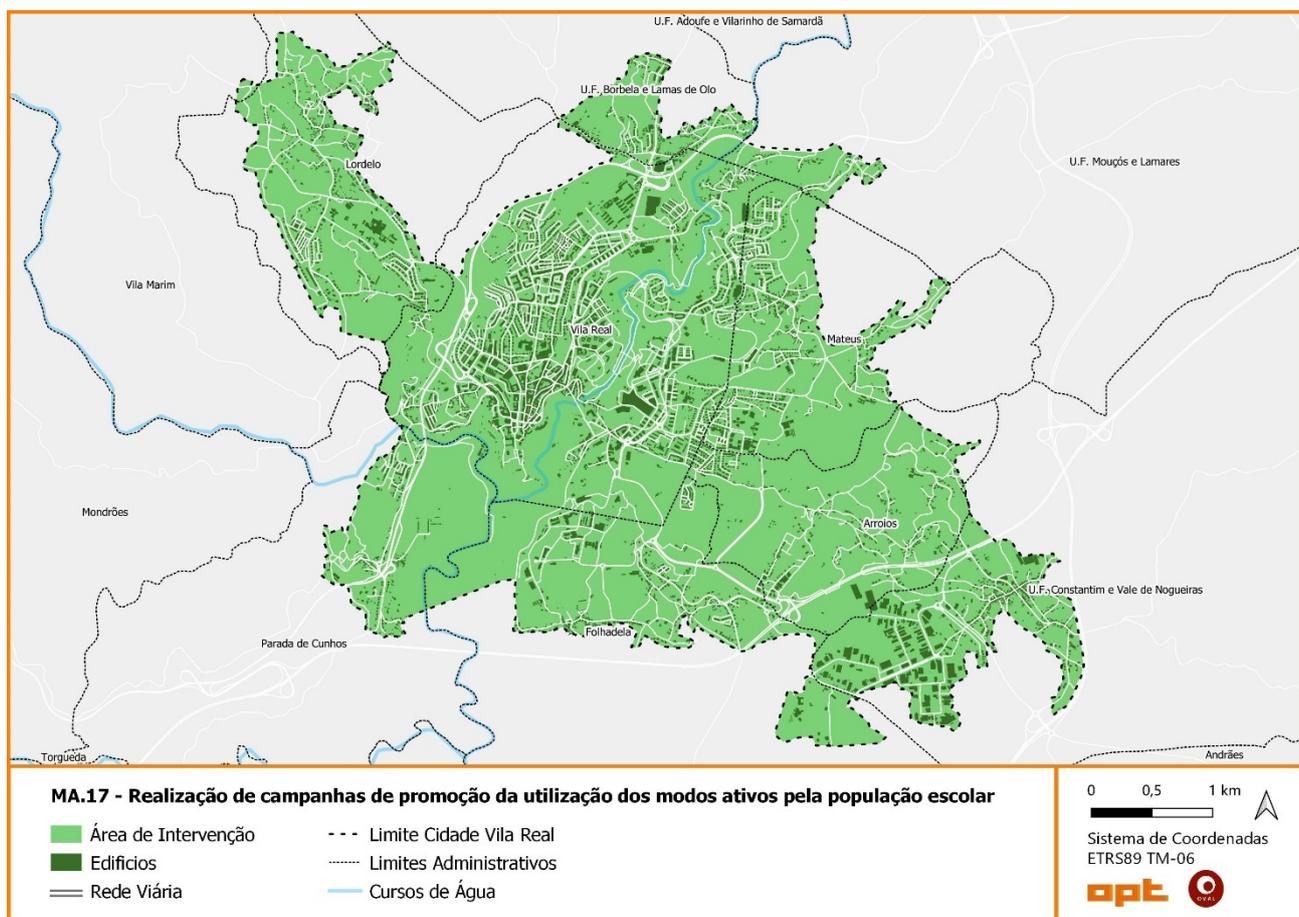


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.14; MA.15; MA.17
-----------------------	-----------------------------------

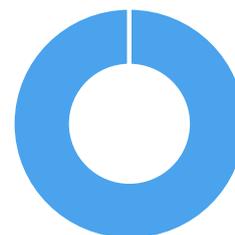
Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.01
AÇÃO	TP.01. Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR II				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Um sistema de transporte público de sucesso é caracterizado pela satisfação das necessidades dos seus utilizadores, ligando eficientemente os principais polos de procura. O processo de diagnóstico identificou um conjunto de ineficiências, passando pela complexidade da rede, expressa num elevado número de serviços variantes e parcelas e num sistema tarifário que reforça as assimetrias entre a cidade central e os territórios periféricos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo para melhoria da oferta disponibilizada pelos TUVR II, procurando o ajuste das frequências das linhas com maior procura, a cobertura dos grandes geradores de viagens, o ajuste da dimensão dos veículos à procura, a coordenação dos horários para facilitar os transbordos, a simplificação do sistema com vista à redução do número de variantes e parcelas e a simplificação do tarifário.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Execução do estudo e implementação das alterações			35%	
DE 2 A 5 ANOS	Implementação das alterações e atualização anual do estudo			55%	
MAIS QUE 5 ANOS	Implementação das alterações e atualização anual do estudo			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de revisões do estudo Nº validações anuais nos Transportes Urbanos de Vila Real (milhões)					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Realização de 10 Revisões anuais, ao longo de 10 anos 2,5 milhões de validações anuais					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Realização do estudo; Nível de satisfação dos utilizadores dos Transportes Urbanos de Vila Real					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos Transportes Urbanos de Vila Real				
META(S)					
Conclusão e apresentação do estudo; Aumento progressivo dos níveis de satisfação					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR II				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	55 000,00 €	0,00 €	0,00 €

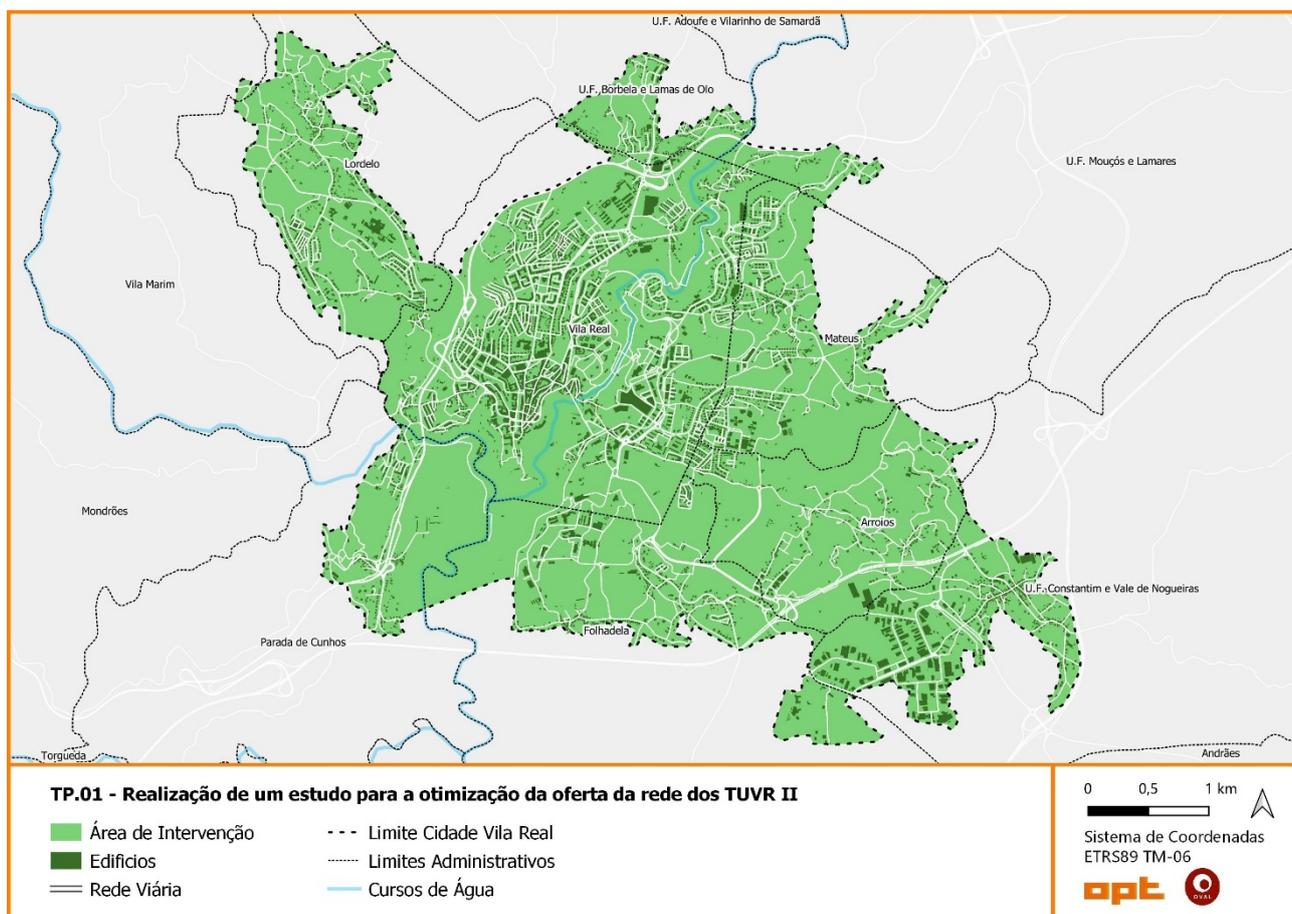


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precedência: TP.02, TP.13 Interdependência: TP.03; TP.04; TP.06; TP.08; TP.09; TP.10; TP.11; MA.04; MA.05
-----------------------	--

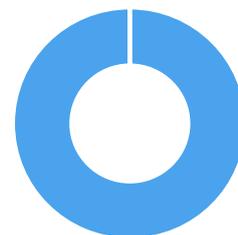
Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.02
AÇÃO	TP.02. Realização de um estudo para a Expansão do TPF a zonas sem oferta				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O Transporte Público Flexível (TPF), ou transporte a pedido, é uma solução desenhada para adaptar às preferências dos utilizadores, sendo utilizado em territórios de baixa densidade, onde o transporte regular não apresenta viabilidade económica. Os utilizadores requisitam previamente o transporte para determinado horário. Partindo desses pedidos, o operador articula as rotas e frequências de forma que a resposta permita não só satisfazer a procura, mas também reduzir os custos de operação. Apesar de Vila Real já contar com um sistema de transporte público urbano regular e um sistema de TPF o processo de diagnóstico identificou que cerca de 10% da população da cidade, em especial nas freguesias de Arroios e na UF de Constantim e Vale de Nogueiras, não se encontra coberta pelo sistema de transporte público regular.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo para alargar a área de abrangência e atuação do TPF. É importante identificar, em conjunto com a possibilidade de reestruturar algumas rotas do serviço de transporte público regular, as possibilidades de expansão do serviço de transporte flexível a estes territórios, podendo ser criada uma tipologia distinta daquela já existente, oferecendo um serviço com maior frequência ou com maior flexibilidade nas rotas. Ao mesmo tempo deverão ser estudadas formas de melhorar a flexibilidade do serviço, possibilitando a receção de reservas de último minuto ou a comunicação de avisos aos clientes de incidentes ou problemas na reserva efetuada. O objetivo final será garantir que 100% da população da cidade se encontra coberta por transporte público, quer regular, quer flexível.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Redução do isolamento dos territórios periféricos Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Execução do estudo e implementação das alterações			100%	
DE 2 A 5 ANOS	-			100%	
MAIS QUE 5 ANOS	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
% de população coberta por transporte regular ou TPF					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Ferramentas SIG				
META(S)					
100% da população coberta por transporte regular ou TPF					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Realização do estudo					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Conclusão e apresentação do estudo					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR; AMT				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €

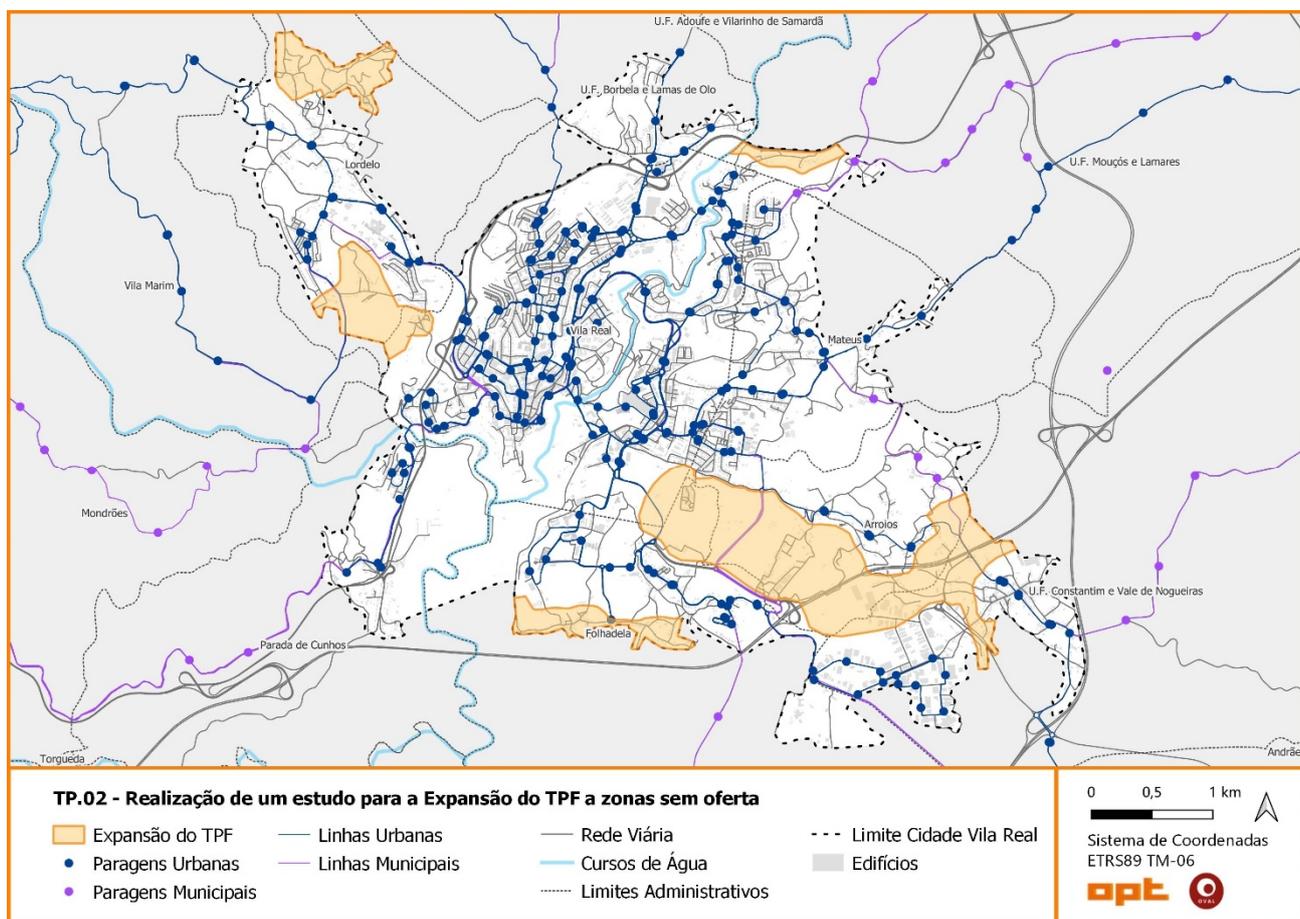


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: TP.01 Interdependência: TP.04; TP.07; TP.13
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.03
AÇÃO	TP.03. Realização de um estudo para identificação de possíveis corredores BUS				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A operação de um sistema de transporte público rodoviário pretende dar garantia e fiabilidade aos seus utilizadores, nomeadamente no que respeita ao cumprimento de horários. Sendo o congestionamento uma condicionante para uma velocidade comercial estável, uma das soluções mais comuns passa pela criação de um sistema de corredores dedicado ao transporte público.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo para aferir o potencial de criação para corredores BUS na área em estudo, dedicando vias segregadas para este tipo de transporte público como medida de melhoria do mesmo, tornando-o mais rápido, eficaz e seguro, sendo ainda competitivo com o transporte individual. A expansão da rede de corredores BUS, que atualmente conta com 1,5km, deverá ser procurada, primariamente, em vias com elevados níveis de congestionamento e com elevado nível de oferta de transporte público. Posteriormente deverá evoluir para arruamentos não congestionados, mas sempre com elevados níveis de oferta, de forma a garantir, sob qualquer circunstância, uma elevada regularidade do serviço.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da performance do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do estudo e implementação das alterações	35%
DE 2 A 5 ANOS	Atualização anual do estudo	55%
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização anual do estudo	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de revisões ao estudo;
Velocidade comercial média nas linhas beneficiadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Análise dos dados disponibilizados pelo operador
META(S)	

Revisão/realização a cada dois anos;
Aumento de 5% na velocidade comercial média nas linhas beneficiadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

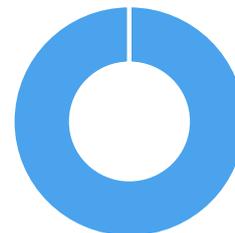
Realização do estudo;
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR
META(S)	

Conclusão e apresentação do estudo;
Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR
---------------------------------	--------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	55 000,00 €	0,00 €	0,00 €

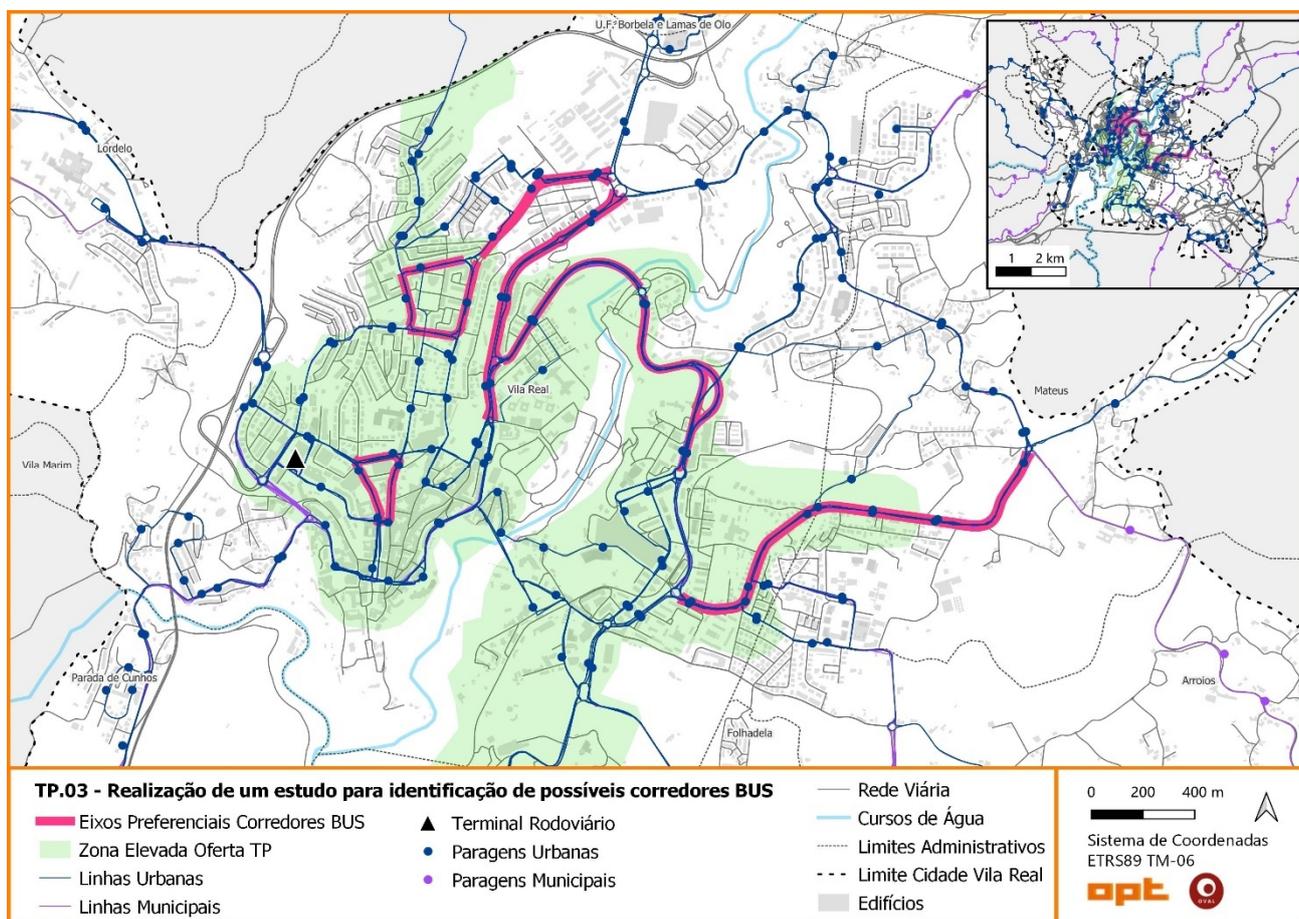


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.03; TP.04
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.04
AÇÃO	TP.04. Realização de Inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Uma das melhores formas de avaliar a qualidade de um serviço de transporte público passa pela avaliação da opinião dos seus utilizadores. A elaboração de inquéritos permite recolher informação relativa a um grande número de fatores com impacto na experiência do utilizador, tais como pontualidade, conforto, limpeza, entre outros.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de inquéritos regulares para apurar o nível de satisfação do consumidor, com uma periodicidade bienal. O município, como autoridade de transportes, deverá realizar os esforços para que o operador do serviço dos Transportes Urbanos de Vila Real, realize inquéritos de satisfação, propondo-se uma periodicidade anual. A sua realização deverá também estar contemplada em todos os futuros concursos para a concessão do serviço e os custos da realização do inquérito deverão ficar a cargo do operador. Caso o contrato em vigor não contemple a sua realização, os custos inerentes poderão ser adicionados à compensação a atribuir ao operador. O modelo do inquérito deverá ser definido de acordo com as boas práticas em vigor, devendo a amostra selecionada ser estatisticamente significativa para o universo de utilizadores dos TUVR.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da qualidade do serviço Maior incentivo para a utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução de 1 inquérito bienal	20%
DE 2 A 5 ANOS	Execução de 2 inquéritos bienais	60%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução de 2 inquéritos bienais	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de inquéritos de satisfação realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

5 inquéritos de satisfação realizados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR
META(S)	

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

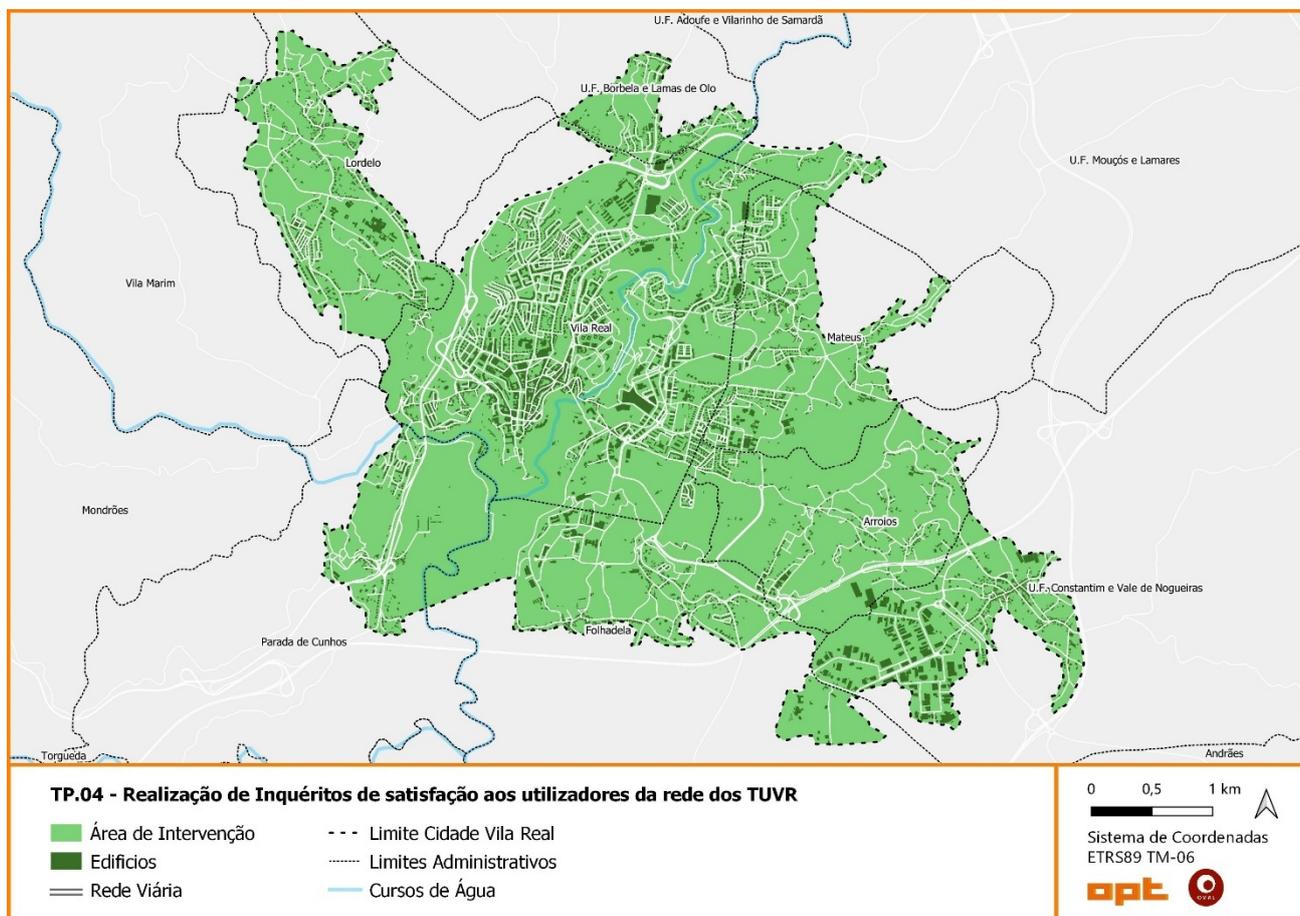
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR
---------------------------------	--------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-
DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01; TP.02; TP.03; TP.05; TP.08; TP.09; TP.12; TP.13 Precedência: TP.14

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.05
AÇÃO	TP.05. Promoção da substituição gradual da frota de TP por veículos não poluentes				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O setor dos transportes é um dos principais contribuidores de emissões poluentes atmosféricas. Apresenta também um grande impacto no consumo energético, desequilibrando a balança nacional, sendo Portugal um país importador de combustíveis fósseis. A alteração na tecnologia de propulsão dos veículos, onde o transporte público não é exceção pode passar por uma das grandes soluções. Integrado na linha de atuação que visa estimular a transição energética do setor dos transportes, é ambicionada uma integração de 20% de energias renováveis no setor dos transportes para o ano de 2030.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Proposta de eletrificação do sistema de transporte público como um dos seus principais desígnios. Devem ser substituídos os seus veículos de combustão a diesel, sendo lançados os esforços para que, no âmbito de futuros concursos de concessão do serviço de transporte público urbano em Vila Real, seja aumentada a quota de veículos elétricos, devendo ser dado destaque para as linhas que operam exclusivamente no território da cidade central. A longo prazo deverá prever-se a integração de 50% de veículos não poluentes na frota do operador do serviço de transporte público urbano em Vila Real.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução das emissões de poluentes: 50ton CO2/ ano por veículo substituído Aumento da atratividade do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	-	0%
MAIS QUE 5 ANOS	Definição das condições da frota no caderno de encargos para a novo contrato de concessão	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de veículos não poluentes que constituem a frota

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Integração de 50% de veículos não poluentes na frota do operador de serviço de transporte público urbano em Vila Real.

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR; Fundo Ambiental

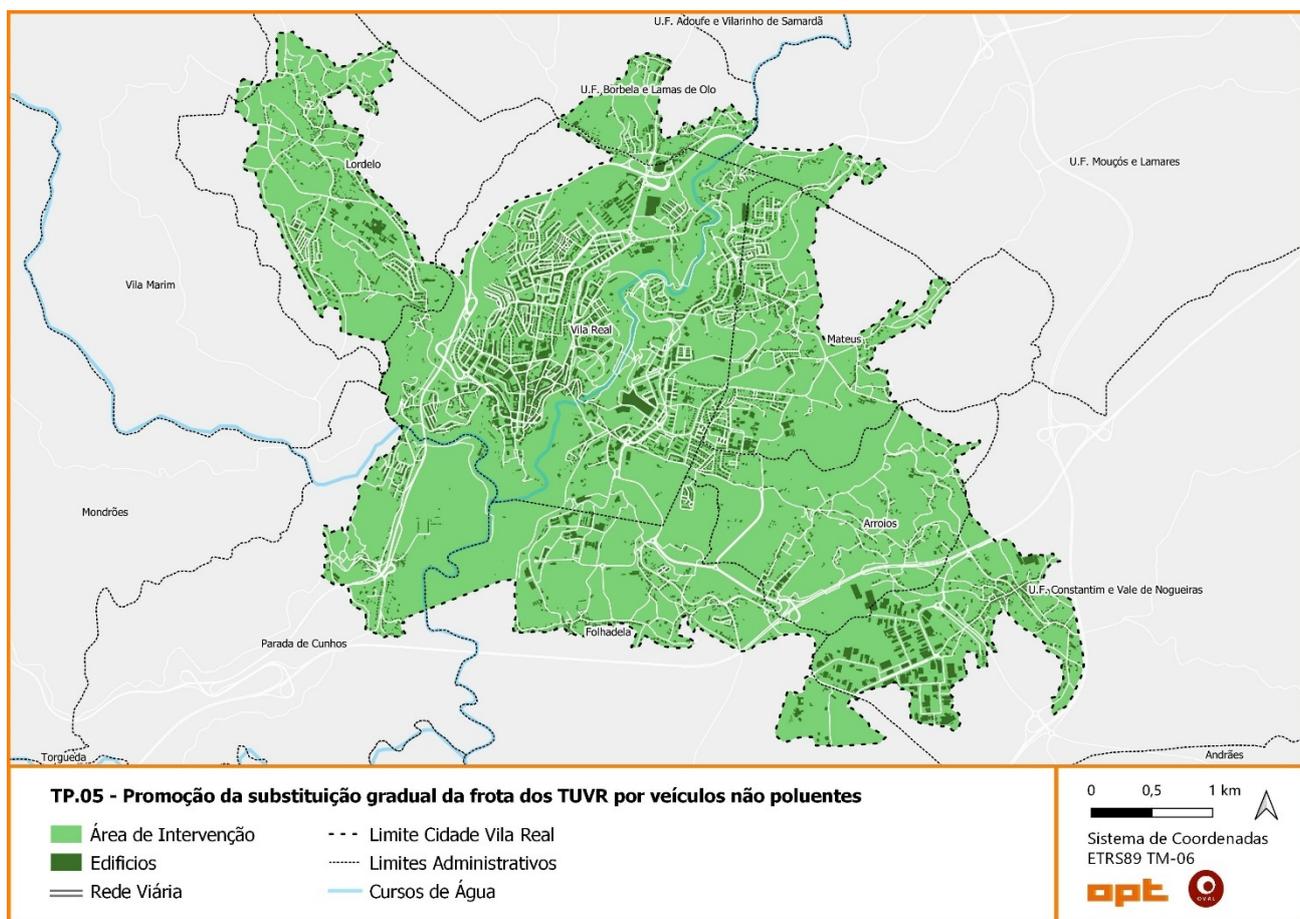
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.04
-----------------------	-------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.06
AÇÃO	TP.06. Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de interesse geral				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Uma parte significativa dos problemas associados à mobilidade pendular, nomeadamente a elevada utilização do automóvel, diz respeito à desarticulação dos equipamentos de interesse geral e dos grandes geradores de viagens em termos de localização na macroestrutura urbana e também a sua interligação com a infraestrutura de mobilidade, nomeadamente numa vertente intermodal.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Incentivo à realização de Planos de Mobilidade direcionados para os grandes equipamentos, tratando-os como casos singulares, devido à especificidade de cada um e à diferente carga de viagens ou circulações que todos os dias colocam na rede viária. Estes planos de mobilidade deverão ter em atenção o ajuste de horários e frequência de circulação das linhas que servem o equipamento em função dos horários de funcionamento e ainda ter atenção à dimensão dos veículos de transporte público, evitando a sobrelotação ou pelo contrário a dimensão excessiva. Cada equipamento deverá, assim, ser alvo de um estudo isolado que deverá ser promovido pelo promotor, no caso de equipamentos de índole privado, e pelo município nos restantes casos. O município deverá também impor a realização deste tipo de planos em todos os novos projetos com potencial para uma geração significativa de viagens de forma que sejam estabelecidas metas concordantes com aquelas estabelecidas por este PMUS.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da sensibilização da população para a importância da mobilidade sustentável Reforço da utilização do transporte público e dos modos ativos Redução da utilização do automóvel				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização de planos de mobilidade nos principais equipamentos e geradores de viagens públicos; Promoção da realização de planos de mobilidade nos principais equipamentos e geradores de viagens privados; 1ª atualização anual dos planos	35%
DE 2 A 5 ANOS	Atualização anual dos planos	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização anual dos planos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de Planos de Mobilidade para Equipamentos e Grandes Geradores realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

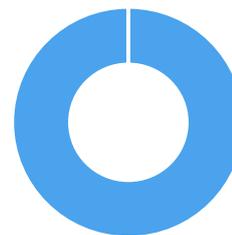
10 Planos de Mobilidade para Equipamentos e Grandes Geradores realizados
5 atualizações para cada plano

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; ACIVR; IMT
---------------------------------	--------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	12 500,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	27 500,00 €	0,00 €	0,00 €

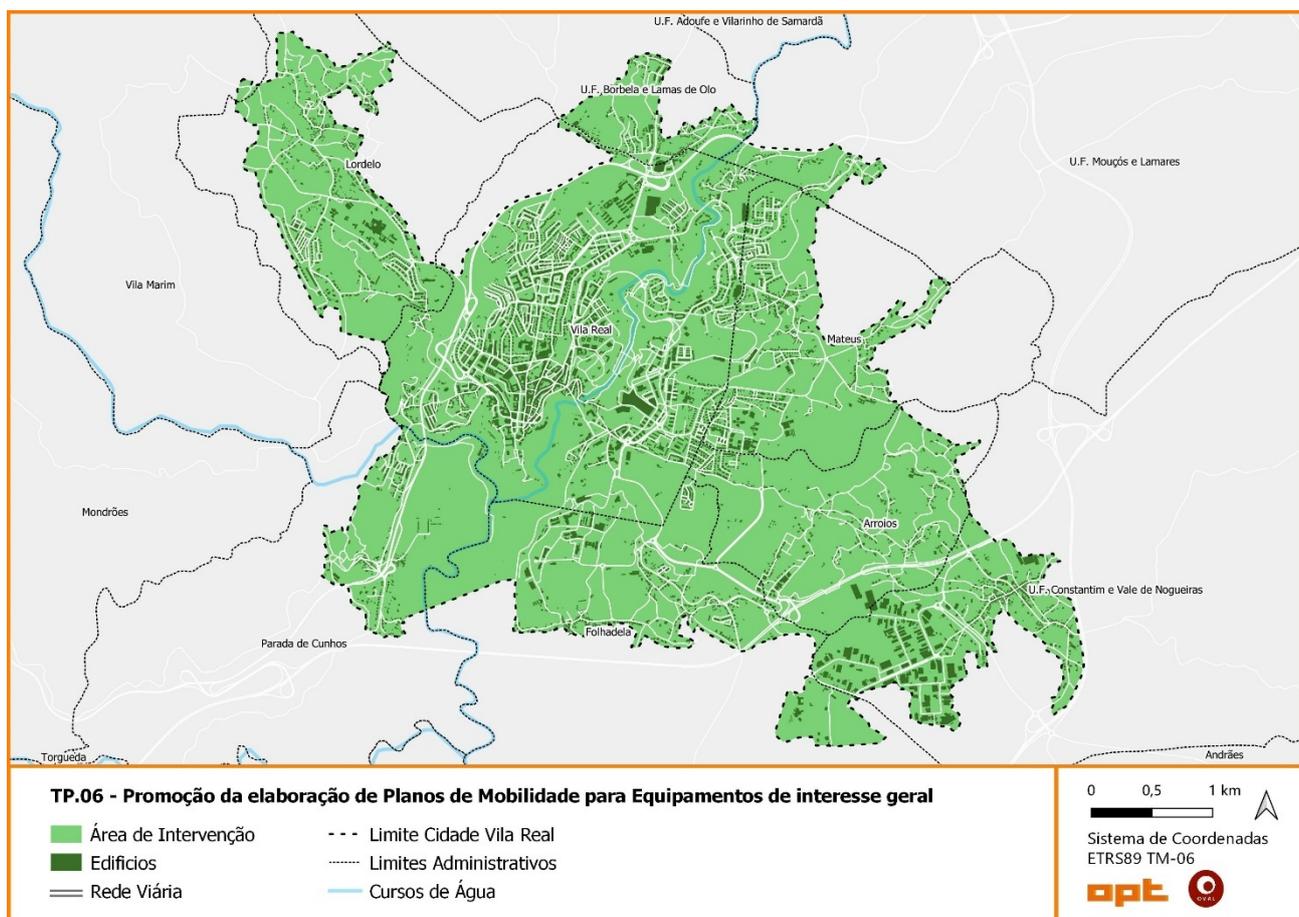


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01
-----------------------	-------------------------

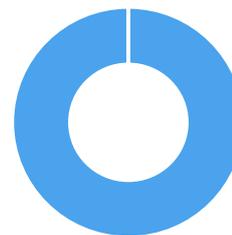
Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.07
AÇÃO	TP.07. Realização de um estudo para a otimização do serviço de Táxis				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O serviço de táxis é componente de máxima importância nos sistemas de transporte público, em especial nos territórios de baixa densidade e mais distantes de centros urbanos. É normalmente mais requisitado por população mais idosa ou com dificuldades de locomoção. Assiste-se no território da cidade de Vila Real a uma desigual distribuição das praças de táxi e, ao mesmo tempo, a uma desarticulação da sua localização com a cobertura do transporte público. Tal retrato leva a ineficiências no funcionamento deste serviço, pelo aumento do número de quilómetros percorridos em vazio, ao decréscimo no volume de negócios por parte dos Táxis e, simultaneamente, numa redução da capacidade de acessos a partir de outros pontos do concelho.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo que vise a otimização da localização das praças de táxis, combinando-a com as alterações previstas para o serviço de transporte público regular, no que respeita à sua cobertura espacial, mas também no que concerne ao serviço de transporte flexível (TPF).				
RESULTADOS ESPERADOS	Maior atração da população para o uso de táxis Redução da extensão das viagens percorridas em vazio Redução das emissões de poluentes atmosféricos				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Realização de estudo			90%	
DE 2 A 5 ANOS	Atualização a cada 2 anos			95%	
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização a cada 2 anos			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de revisões ao estudo					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
5 Revisões bienais realizadas					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Realização do estudo Atualização do regulamento de transporte em táxi do município Nível de satisfação dos taxistas					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Inquéritos de satisfação aos taxistas				
META(S)					
Conclusão e apresentação do estudo Aumento progressivo dos índices de satisfação Atualização do regulamento de transporte em táxi do município					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Federação Portuguesa do Táxi				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €

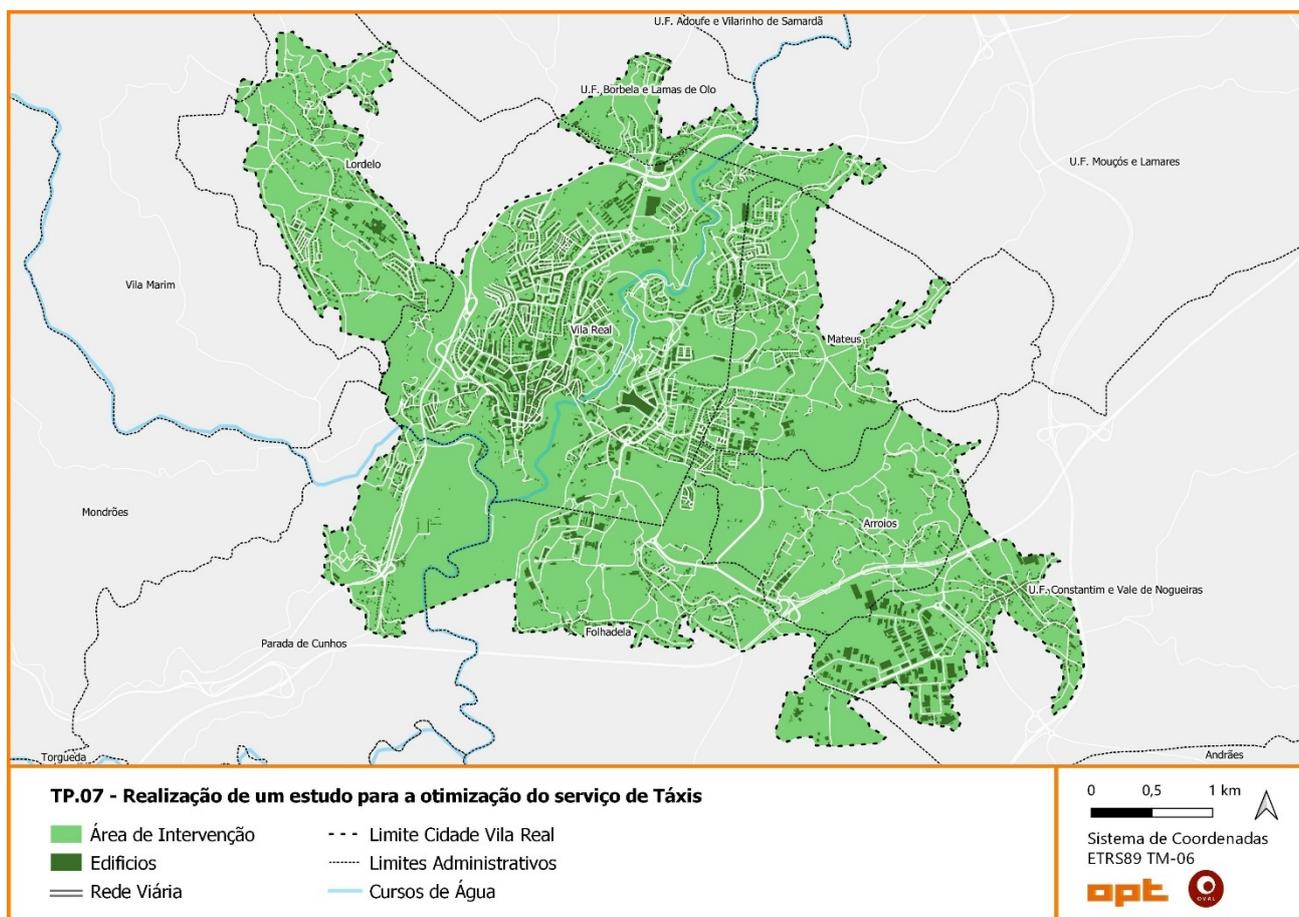


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.02; TP.13
-----------------------	--------------------------------

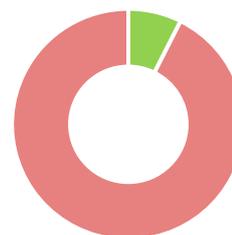
Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Ata	Nº	TP.08
AÇÃO	TP.08. Melhoria das condições de espera e acesso às paragens				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As paragens, como porta de entrada no serviço de transporte público, são elementos fundamentais na experiência do utilizador, mas também na perceção de potenciais utilizadores. Qualquer intenção de melhoria na qualidade do serviço prestado não deverá passar apenas por alterações no serviço, mas também pelas condições de espera e acesso às paragens. O processo de diagnóstico desenvolvido no âmbito deste PMUS permitiu identificar as condições de cada paragem ao nível da presença de informação ao público, sinalização, abrigo e baía de paragem. Apenas 15% das paragens no interior do território da cidade de Vila Real cumprem todos os requisitos que a tornam uma paragem acessível, cómoda e segura. Por outro lado, 24% das paragens não se encontram sinalizadas, dificultando a experiência aos utilizadores correntes e impossibilitando a sua utilização por potenciais utilizadores.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Melhorar as condições atuais das paragens, começando pela correção das assimetrias, sendo por exemplo requisito mínimo para qualquer uma delas, a colocação de um postalete contendo a informação sobre as linhas servidas e os horários de passagem. Devem ser instalados abrigos sempre que o espaço do passeio o permita, existindo várias configurações disponíveis mediante as características dos locais. O plano de intervenção nas paragens de TP preconizado neste PMUS prevê a intervenção em 150 paragens, abrangendo a instalação de 58 postaletes e de 135 abrigos. Pretende ser medida de incentivo e de fiabilidade no transporte coletivo de Vila Real. Poderá também ser avaliada a necessidade de realocação de algumas paragens, em virtude de alterações recentes aos perfis dos arruamentos onde as mesmas se encontram, otimizando as rotas pedonais de acesso às mesmas, garantindo a continuidade dos percursos pedonais existentes, respeitando as normas de acessibilidade, e minimizando os conflitos com o tráfego rodoviário aquando da paragem dos autocarros.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Instalação de postaletes em 17 paragens Instalação de abrigos em 51 paragens			40%	
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de postaletes em 41 paragens Instalação de abrigos em 84 paragens			100%	
MAIS QUE 5 ANOS	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de paragens intervencionadas					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
150 paragens intervencionadas					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR				
META(S)					
Aumento progressivo dos níveis de satisfação					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Juntas de Freguesia; TUVR				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	24 820,00 €	310 250,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	41 140,00 €	514 250,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	65 960,00 €	824 500,00 €

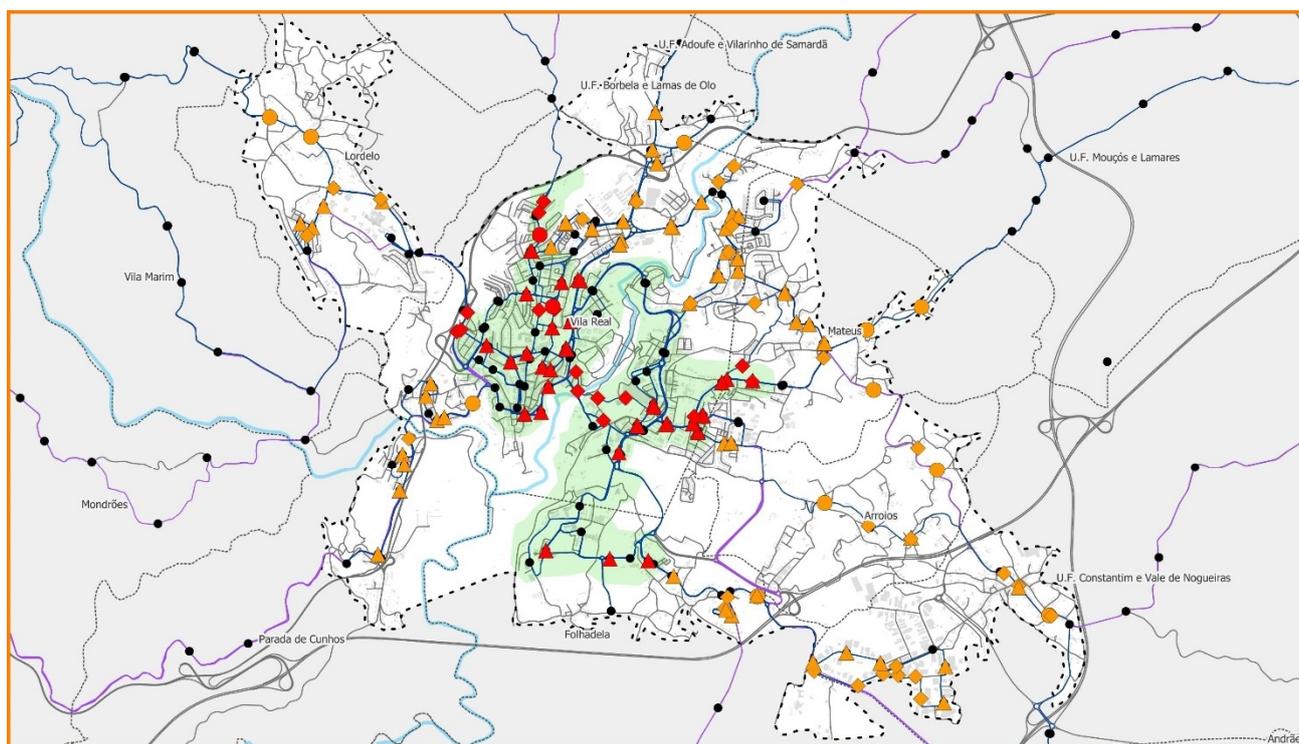


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.04; TP.08; MA.04; MA.05
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



TP.08 - Melhoria das condições de espera e acesso às paragens

Intervenção nas paragens

- Informação ao Público
- △ Abrigo
- ◇ Abrigo e Informação

Faseamento

- Até 2 anos
- 2 a 5 anos

- Paragens sem intervenção

- Linhas Urbanas
- Linhas Municipais
- Zona Elevada Oferta TP

- Rede Viária
- Cursos de Água
- Limites Administrativos
- - - Limite Cidade Vila Real
- Edifícios



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.09
AÇÃO	TP.09. Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O território onde existe uma maior oferta de transporte público atrai de forma natural mais passageiros. No entanto, a falta de informação fiável sobre o tempo de espera, reduz a perceção sobre o mesmo, fazendo-o parecer mais longo ou demorado, assim como os níveis de incerteza e ansiedade dos utilizadores. A disponibilização de informação em tempo real trará maior incentivo à utilização e fiabilidade no transporte.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Melhorar a informação disponibilizada junto dos utilizadores de transporte público, no interior da cidade central com a instalação nas paragens de informação fiável e em tempo real através de painéis de informação em tempo real, que indicam os tempos de espera para as próximas viaturas em cada linha. Ao todo prevê-se a instalação destes equipamentos em 100 paragens.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de painéis em tempo real em 51 paragens	50%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de painéis em tempo real em 49 paragens	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de painéis em tempo real implementados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

100 painéis em tempo real instalados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

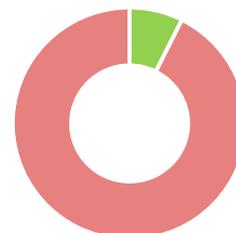
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR
META(S)	

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR
---------------------------------	--------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 600,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
TOTAL	0,00 €	81 600,00 €	1 020 000,00 €

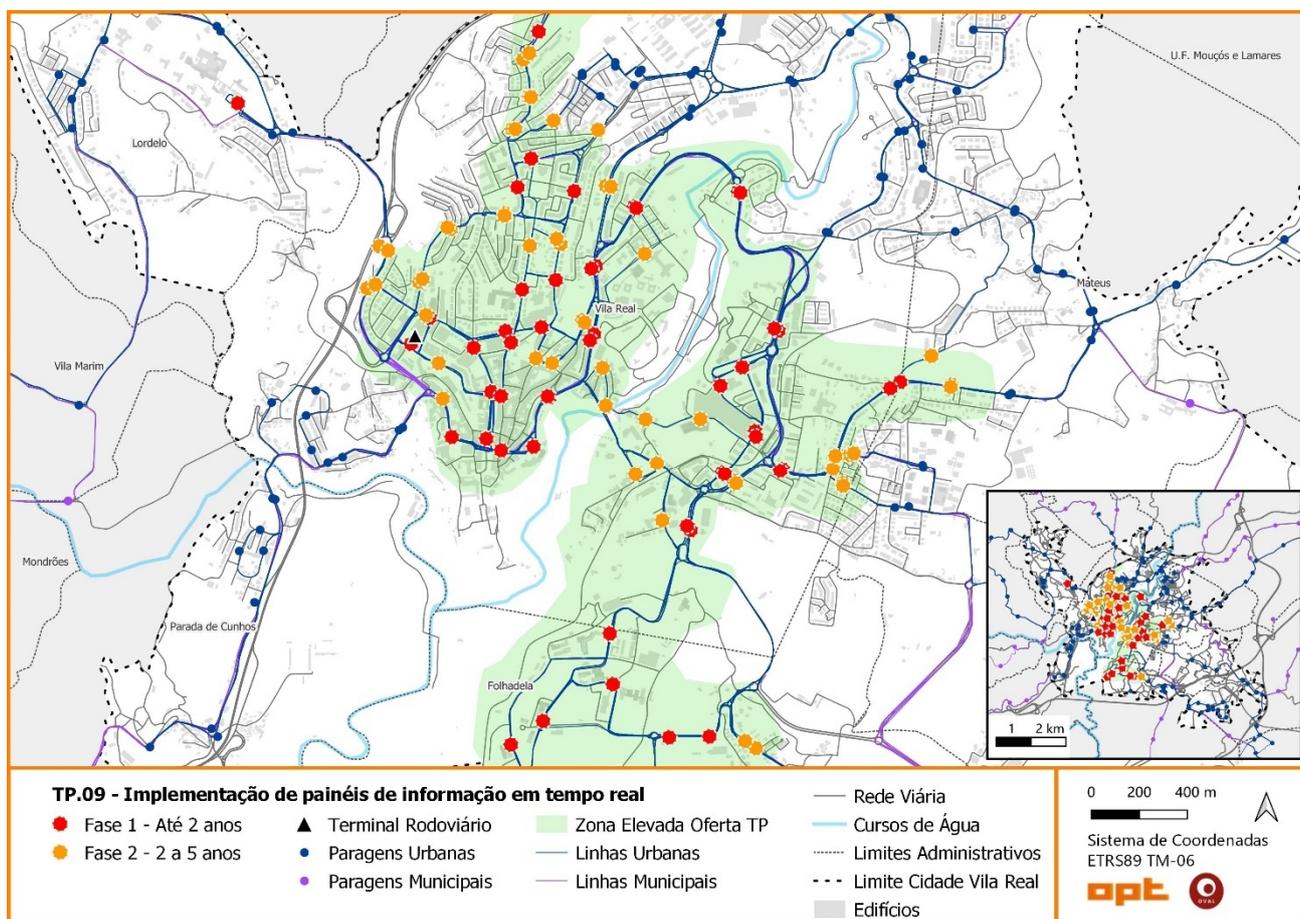


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.04; TP.08; MA.04; MA.05
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.10
AÇÃO	TP.10. Criação de infraestruturas de Park & Ride				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A integração modal é um dos principais aspetos de um sistema de mobilidade abrangente. Reconhecendo-se a impossibilidade de o transporte público cobrir eficientemente toda a população uma solução com provas dadas passa pelo reforço da interligação entre as principais rotas de transporte público e os percursos mais utilizados pelos automobilistas, através de criação de parques de estacionamento periféricos (Park & Ride).				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Construção de 5 infraestruturas Park & Ride nas principais entradas do núcleo urbano de Vila Real (Lordelo/ Hospital, Rotunda da República, Rotunda do Quartel, Rotunda de Mateus, Biblioteca)				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos volumes de tráfego na cidade central Aumento da utilização do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do Park & Ride da Biblioteca	20%
DE 2 A 5 ANOS	Execução dos Park & Ride de Lordelo e Rotunda da República	60%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução dos Park & Ride Quartel e Mateus	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de infraestruturas Park & Ride criadas;
Nº de utilizadores da infraestrutura;
Nº de validações anuais nos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

5 infraestruturas criadas;
Aumentos anuais na Utilização das Infraestruturas de Park & Ride;
Aumentos anuais nas validações dos TUVR

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

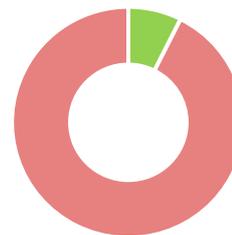
META(S)

-

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 600,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
TOTAL	0,00 €	81 600,00 €	1 020 000,00 €

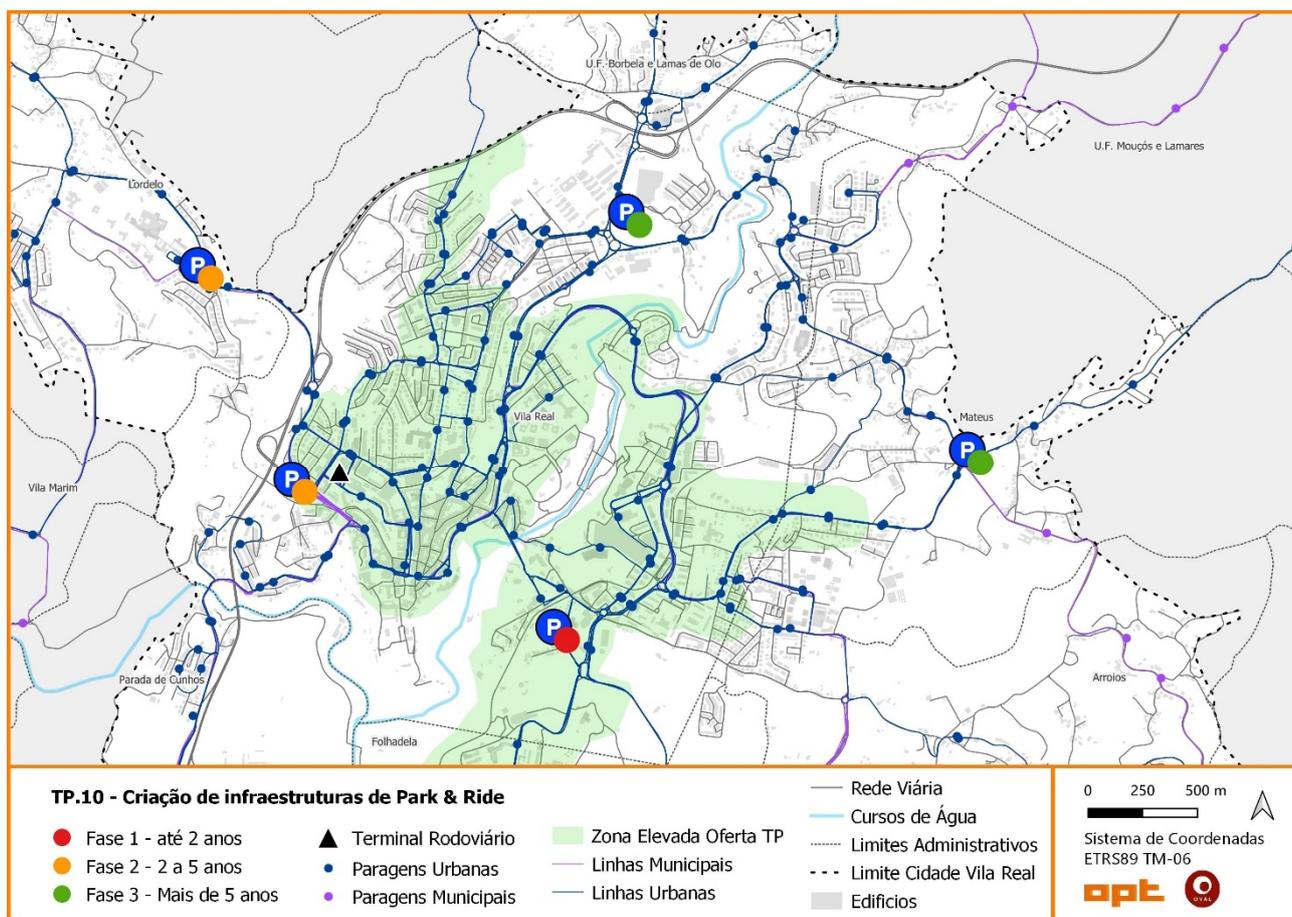


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01; TP.11
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.11
AÇÃO	TP.11. Implementação de uma ligação em teleférico no eixo Hospital - UTAD				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Atualmente, o eixo de maior procura no sistema de transportes públicos de Vila Real liga o Hospital à UTAD, passando pelo centro da cidade, onde se localizam alguns dos principais equipamentos públicos da cidade, bem como o terminal rodoviário. No entanto, as limitações de espaço canal nos principais arruamentos que estabelecem esta ligação, combinadas com o congestionamento nas horas de pontas, limitam a sua atratividade. Por essa razão, é importante procurar formas de ligar eficientemente estes pontos com um modo de transporte rápido e fiável, interligado com a restante rede de transporte público.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Construção de uma ligação em teleférico entre o Hospital e a UTAD, numa extensão de 3,6km, incluindo quatro estações intermédias: Terminal Rodoviário, Mercado Municipal, Centro Comercial e Biblioteca.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos volumes de tráfego na cidade central Aumento da utilização do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do Projeto	0%
DE 2 A 5 ANOS	Construção e entrada em funcionamento do sistema	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de validações

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Aumentos anuais no número de validações

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

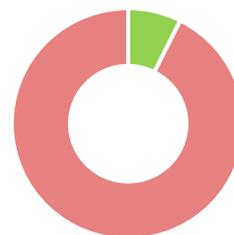
Nível de satisfação dos utilizadores do serviço de transporte público

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores de transporte público
META(S)	

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	2 880 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	36 000 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	15 000,00 €	2 880 000,00 €	36 000 000,00 €

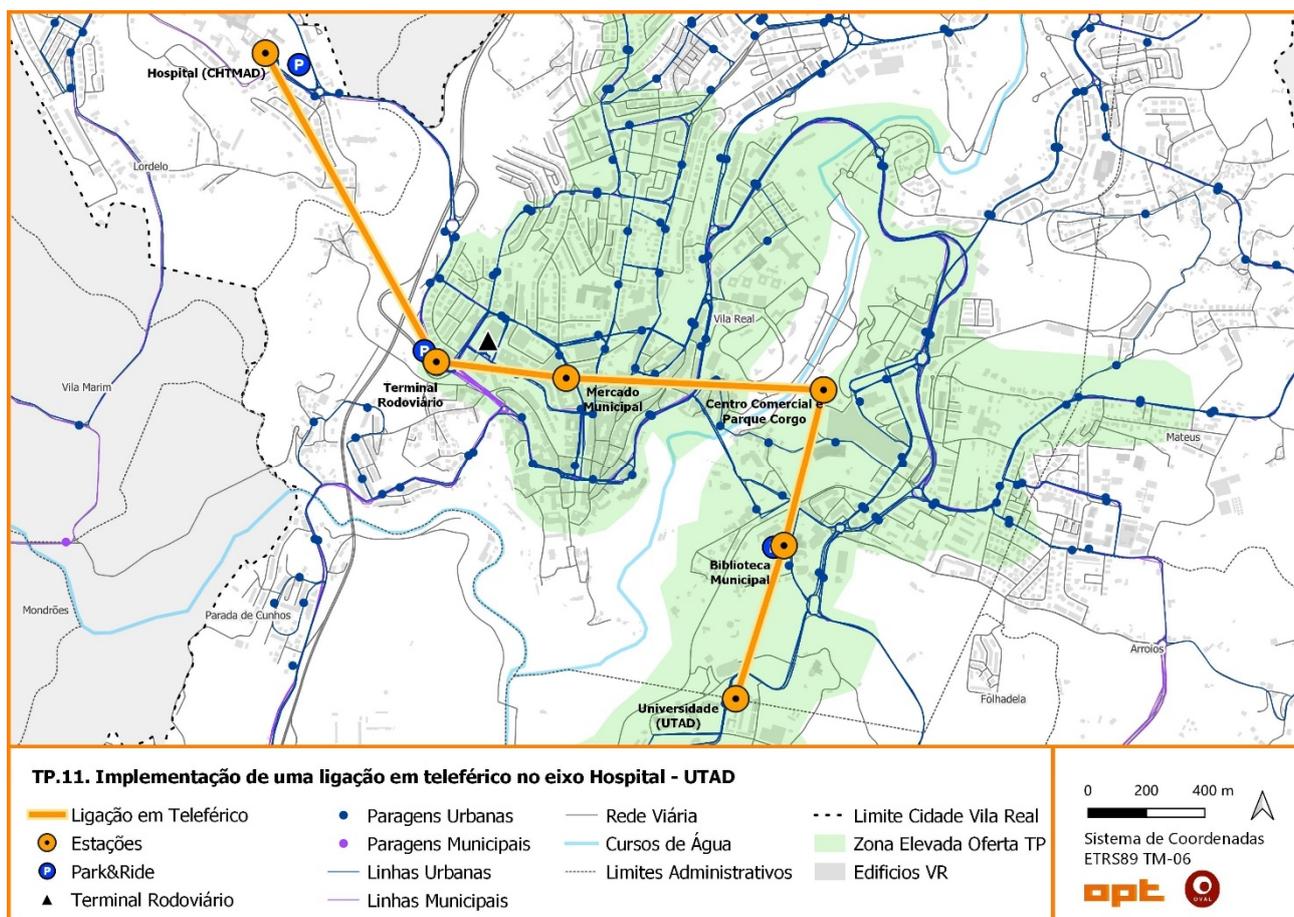


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01; TP.10
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.12
AÇÃO	TP.12. Atualização da app dos Urbanos de Vila Real				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A melhoria da informação ao público constitui um dos principais fatores de atratividade para o transporte público na medida em que, ao dar a conhecer a oferta de forma clara e precisa, existe a possibilidade de captar novos utilizadores e manter os passageiros atuais. A aplicação móvel dos TUVR peca pela desatualização frequente dos dados apresentados, bem como a não apresentação da informação em tempo real. Apenas é apresentada a localização, em tempo real, de cada autocarro, o que não se figura como uma informação de grande utilidade na perspetiva do utilizador. Este último aspeto é, na verdade, o principal constrangimento identificado, na medida em que em caso de atrasos ou disrupções, o passageiro não é informado das mesmas, gerando incerteza e desconfiança nos utentes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Modernização da aplicação móvel dos TUVR com o objetivo de incluir informação em tempo real sobre as próximas partidas para cada paragem. Esta aplicação deverá também permitir o planeamento de viagens, bem como o pagamento das mesmas diretamente na aplicação. Esta ação inclui também a execução de um contrato de manutenção anual durante o período de vigência do PMUS.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento da nova versão da app dos TUVR			100%	
DE 2 A 5 ANOS	-			100%	
MAIS QUE 5 ANOS	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR				
META(S)					
Aumento progressivo dos níveis de satisfação					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real, TUVR				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	16 500,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	4 500,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	12 500,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	33 500,00 €	0,00 €

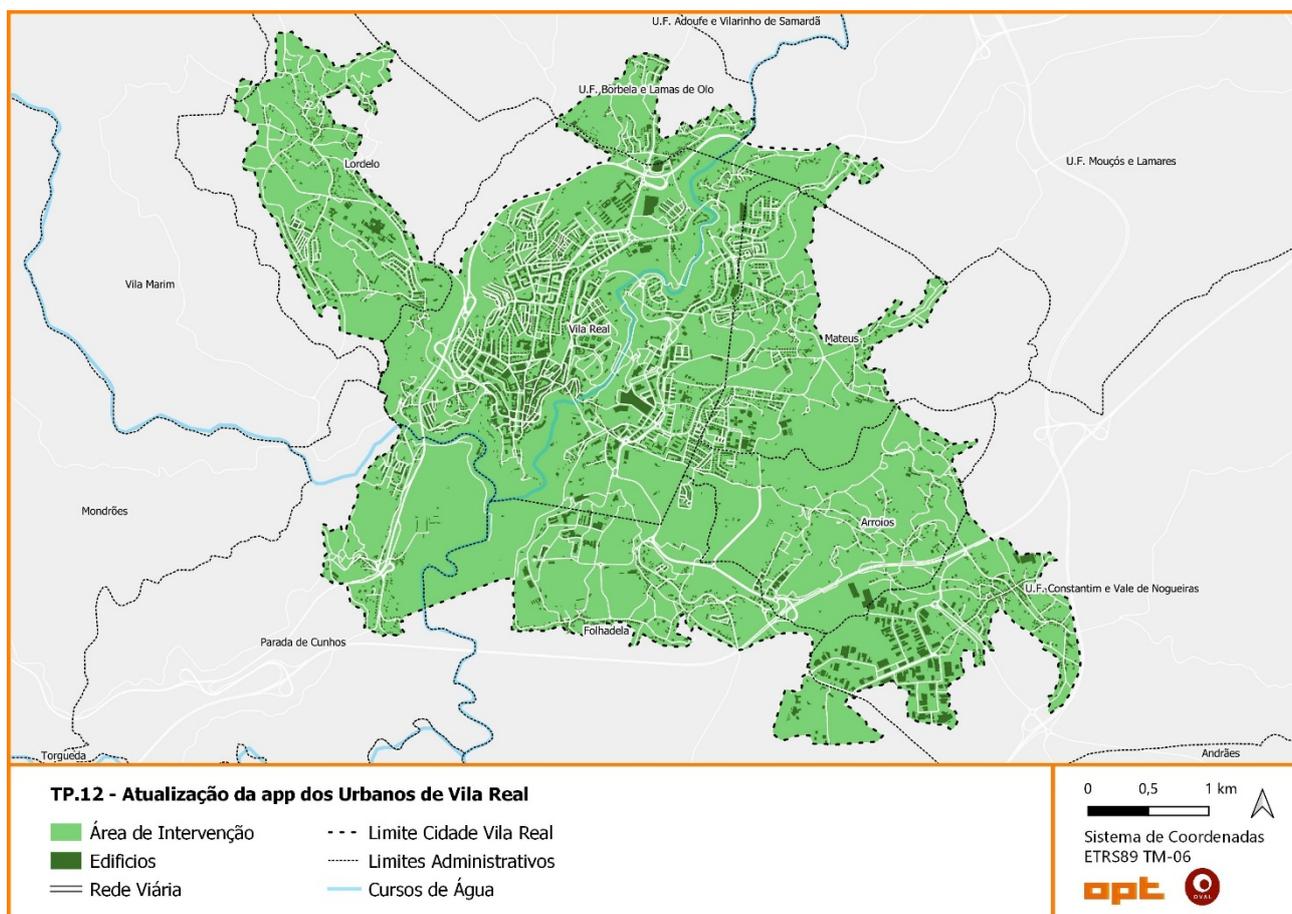


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.04 Precedência: TP.14
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.13
AÇÃO	TP.13. Implementação de uma Plataforma Tecnológica de Gestão do TPF				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>O sistema de Transporte Público Flexível atualmente implementado em Vila Real opera segundo um modelo de reservas via telefone, SMS ou email, segundo um modelo de rotas em dias fixos, impondo assim uma certa rigidez ao seu funcionamento.</p> <p>A implementação de uma plataforma tecnológica para gestão deste serviço permite não só prestar um serviço com um maior grau de personalização mas também garantir a sua gestão mais eficiente, levando a uma redução de custos por parte do operador e um maior grau de satisfação dos utilizadores.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Implementação de uma plataforma tecnológica para gestão do serviço de TPF. Esta plataforma deverá disponibilizar toda a infraestrutura de backoffice necessária para a gestão e monitorização do serviço, mas também um call center, garantindo a reserva pelos meios tradicionais, website para realização de reservas e app de apoio aos motoristas, permitindo a visualização das reservas e a comunicação com a central.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento do número de utilizadores do serviço				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação da plataforma	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Contratualização da Plataforma Nível de satisfação dos utilizadores do serviço	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores
META(S)	
Entrada em funcionamento da plataforma Aumento progressivo dos níveis de satisfação	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR II
---------------------------------	-----------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	55 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	30 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	50 000,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	135 000,00 €	0,00 €

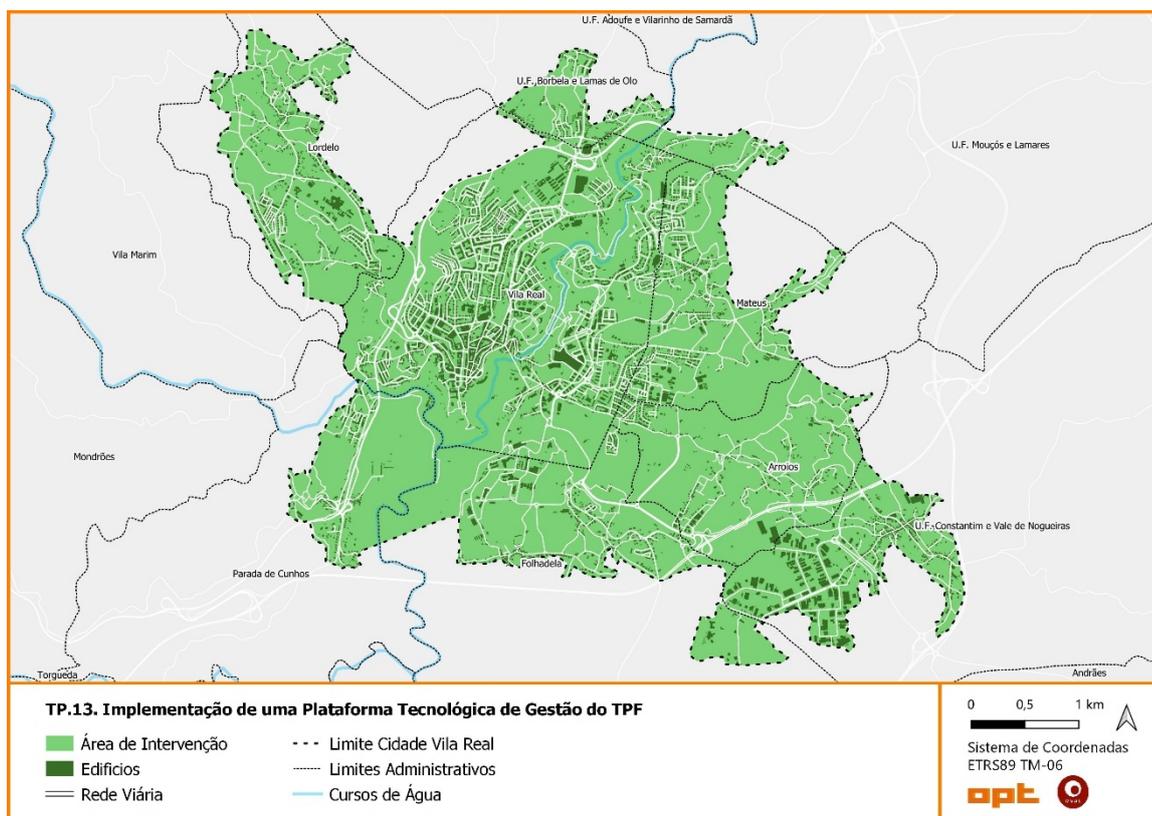


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.02; TP.04; TP.07 Antecedência: TP.01
-----------------------	--

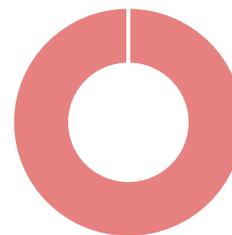
Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.14
AÇÃO	TP.14. Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A escolha modal é uma decisão em grande medida racional, motivada por aspetos como conveniência, conforto e custo. As ações a desenvolver na temática do transporte público devem, assim, extrapolar os aspetos da qualidade de oferta e abordar também o subconsciente da população, por forma de aumentar a atratividade da sua utilização.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Promover campanhas de incentivo através de Mupis, outdoors nas paragens, espaços de publicidade nos veículos, quer em meios digitais, como redes sociais e até o próprio website do município. Também o incentivo monetário pode ser cogitado, ainda que se torne mais dispendioso para a autarquia, com promoções onde se reduzem as tarifas de passageiros mais frequentes, programas de fidelização ou parcerias com o comércio local.				
RESULTADOS ESPERADOS	Promoção da atratividade do transporte público				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público			20%	
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público			50%	
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público; Nº validações anuais dos TUVR					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Realização de duas campanhas anuais Aumentos anuais no número de validações nos TUVR					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR; CIM Douro				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	100 000,00 €

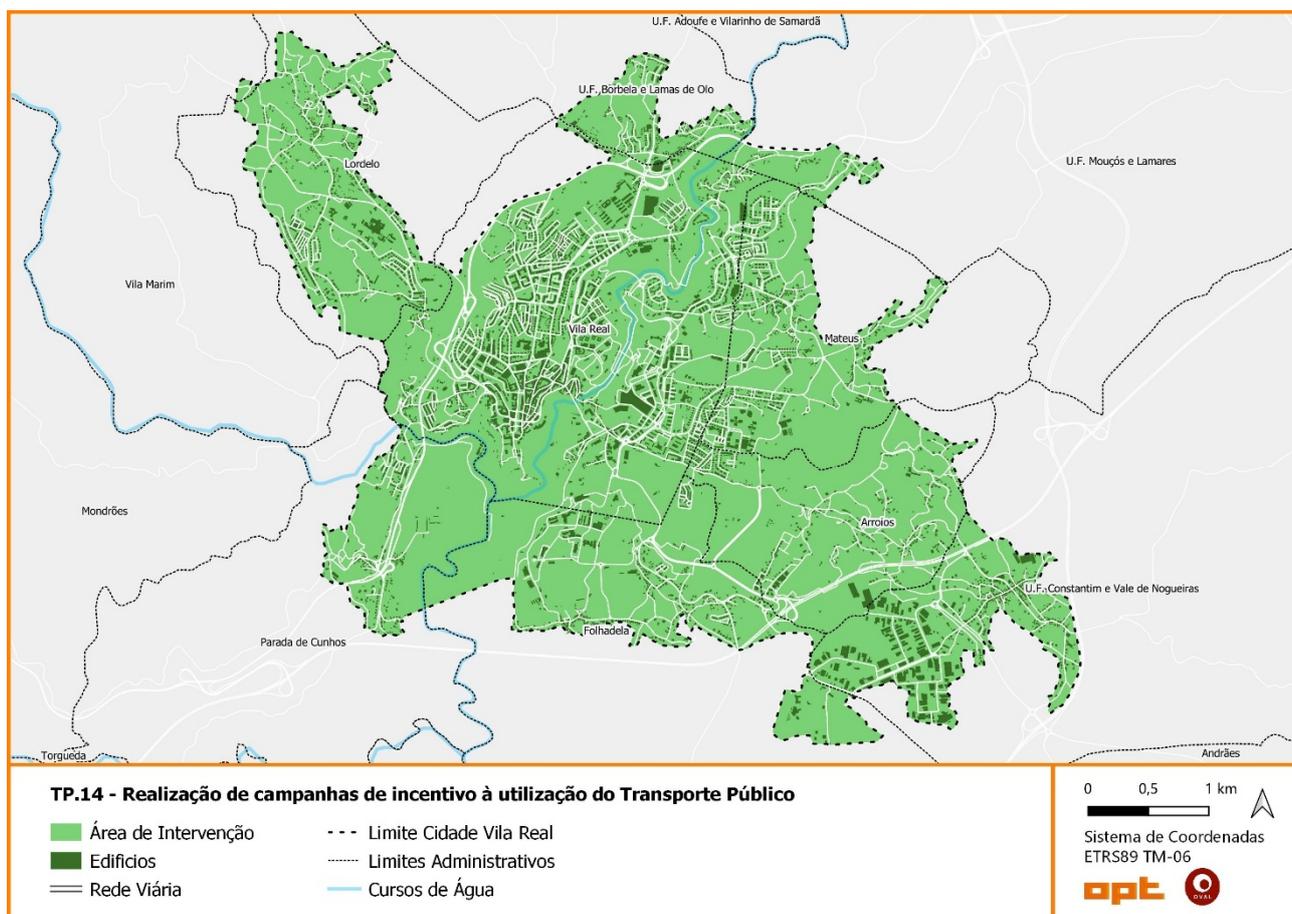


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: TP.04; TP.12
-----------------------	----------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.01
AÇÃO	CI.01. Redefinição dos critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Para garantir que a infraestrutura apresenta as condições físicas que facilitem a implementação da estratégia é fundamental a definição de critérios para a reconfiguração do espaço canal. Esta diz respeito, não só aos arruamentos existentes, mas também para todos os arruamentos futuros. Atualmente, os documentos orientadores apenas fornecem um conjunto de dimensões de referência para a faixa de rodagem, passeios e estacionamento, orientados sempre numa vertente de hierarquia viária, esquecendo assim as necessidades dos restantes modos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Promover a melhoria da hierarquia de dimensionamento do perfil dos arruamentos bem como os seus critérios de criação, procurando a melhor solução de compromisso entre os mesmos, favorecendo o aumento das condições de circulação para peões e ciclistas, a melhoria da performance do transporte público e a redução do congestionamento. Estes parâmetros são definidos de acordo com a hierarquia funcional de cada modo.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reequilíbrio das oportunidades entre modos				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial			100%	
DE 2 A 5 ANOS	-			100%	
MAIS QUE 5 ANOS	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real				

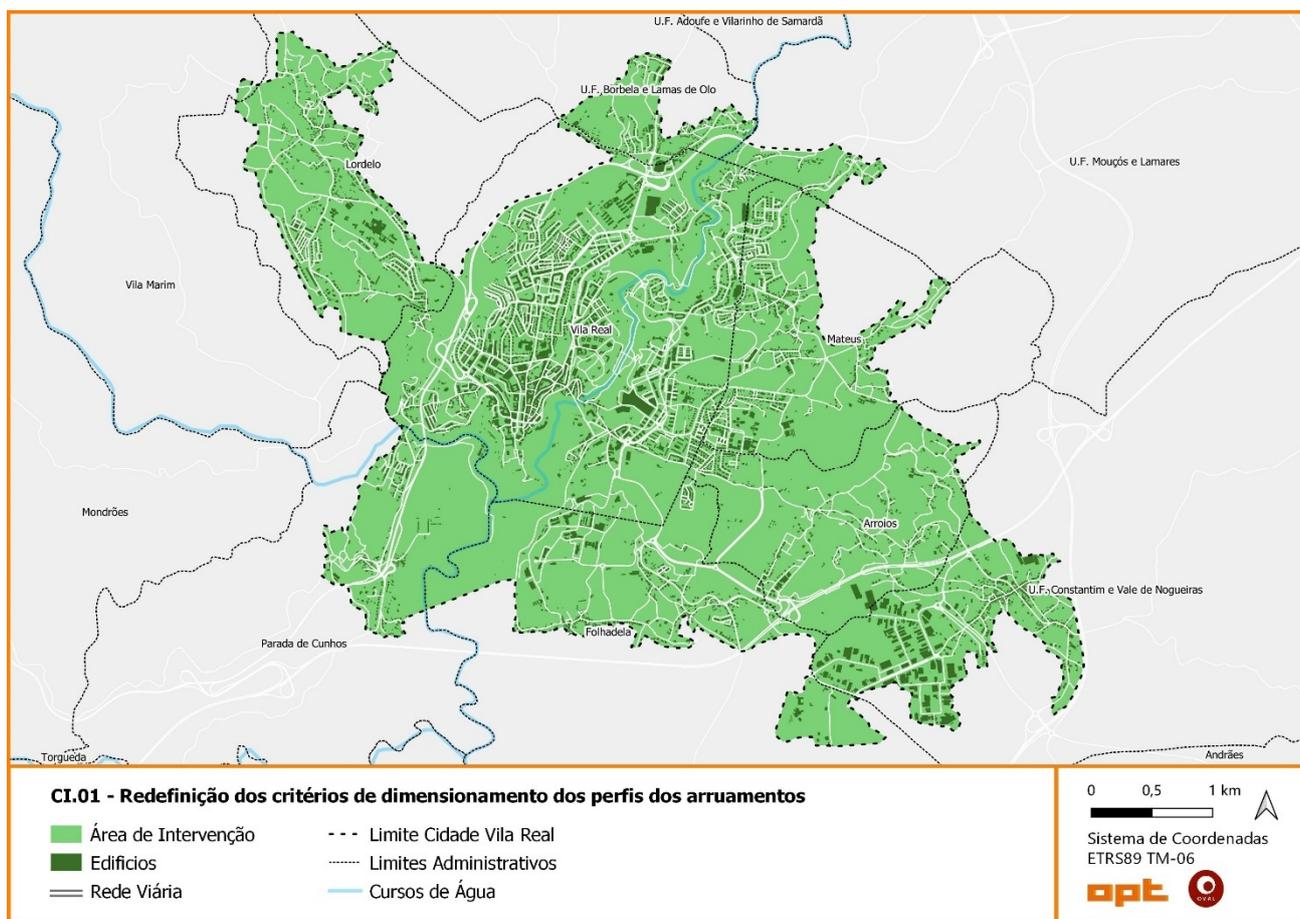
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precedência: CI.06; CI.07; CI.08; CI.15; CI.16; MA.14; MA.15
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.02
AÇÃO	CI.02. Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os estudos de tráfego são ferramentas importantes na gestão de mobilidade do território, permitindo não só conhecer o funcionamento atual da rede viária, mas também prever o seu funcionamento futuro. O estudo de mobilidade mais recente realizado no território da cidade de Vila Real, que incluiu a avaliação do sistema viário e de estacionamento, foi importante para conhecer o paradigma atual da mobilidade na cidade de Vila Real, ainda que apenas tenha sido analisado o período da manhã. No entanto, e apesar de se tratar de um estudo relativamente recente, o período pós-pandemia ficou marcado por alterações significativas ao comportamento de mobilidade das pessoas, com um uso mais intensivo do automóvel a assumir-se como mudança mais significativa. Este facto poderá, presumivelmente, ter alterado as solicitações sobre a rede viária.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo de tráfego que revise o comportamento atual do trânsito e respetiva rede viária da cidade de Vila Real, analisando de forma particular a travessia entre margens, sendo a situação que gera mais constrangimentos neste núcleo urbano. Pretende-se mitigar focos atuais e futuros de congestionamento da cidade, procurando soluções e alternativas para as horas de ponta com maior intensidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Redução das emissões de poluentes atmosféricos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização do estudo	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

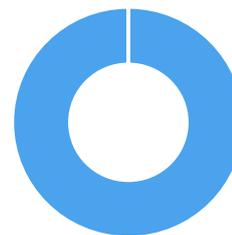
Realização do estudo

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Conclusão e apresentação do estudo

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	30 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	30 000,00 €	0,00 €	0,00 €

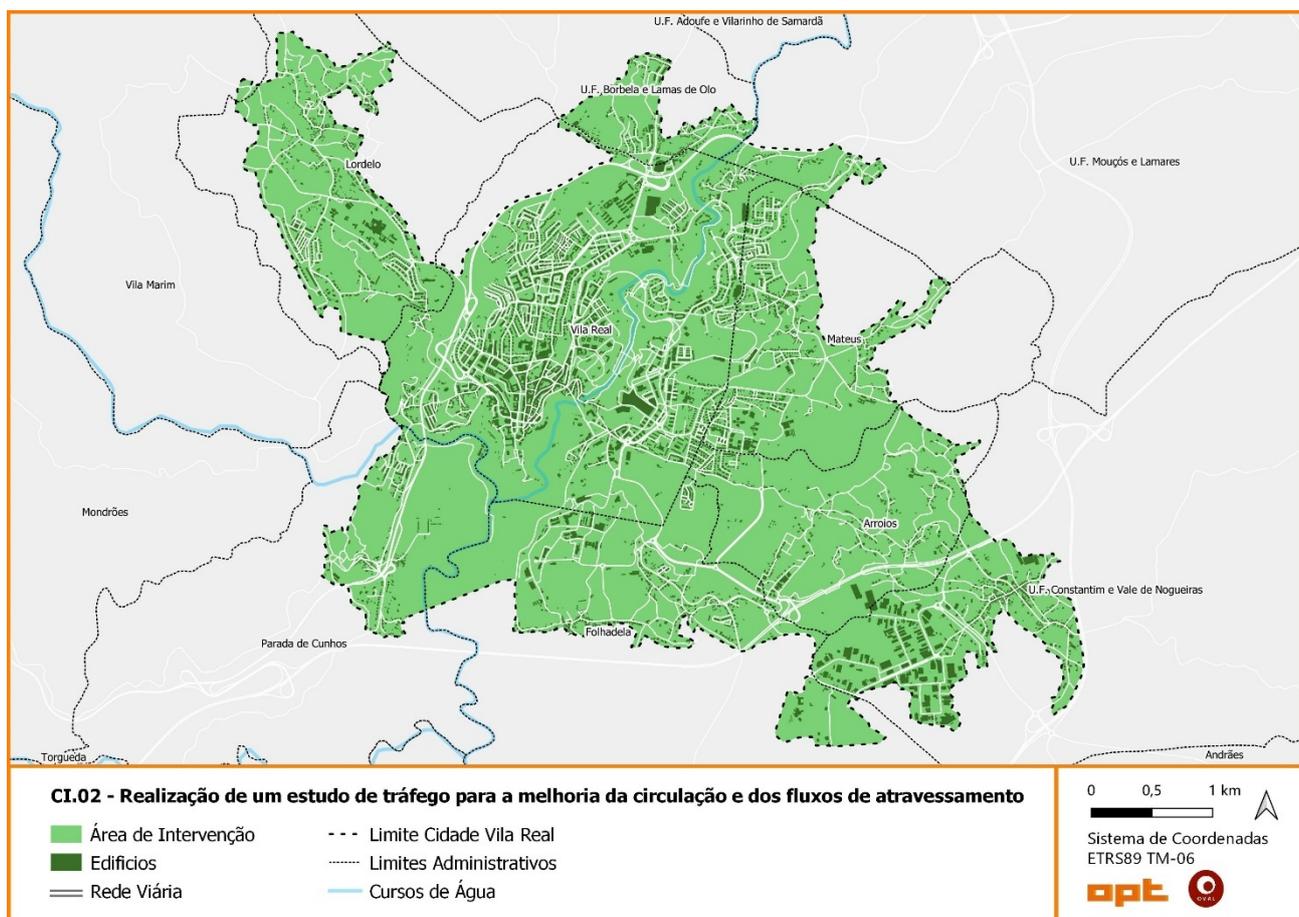


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.02 Precedência: CI.06; CI.07; CI.08; CI.15; CI.16; MA.14; MA.15
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.03
AÇÃO	CI.03. Redefinição da política de estacionamento				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O estacionamento de rua deve ser visto como tendo duas funções distintas. Funciona como forma de suprir a necessidade de residentes e trabalhadores, assumindo uma natureza de longa duração e por outro lado, o estacionamento é importante para satisfazer a procura por parte dos utilizadores do comércio e serviços de uma determinada localização. O centro de Vila Real encontra-se dotado de uma ZEDL com cerca de 850 lugares, onde são impostas duas tarifas distintas, ambas com um tempo de permanência máximo de 2 horas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Expansão da zona de estacionamento de duração limitada (ZEDL) para o território delimitado pela Av. Cidade de Orense a sul, pela Rua de Santa Iria a este, pela Av. Rainha Santa Isabel e Rua D. José Correia de Lacerda a norte e pela R do Dr. Cristóvão Madeira Pinto a oeste. Esta ação irá permitir aumentar a competitividade dos modos mais sustentáveis e, conseqüentemente, regular o acesso automóvel face ao excesso de procura de uma forma mais eficiente para a centralidade da Nossa Senhora da Conceição aumentando a competitividade dos modos mais sustentáveis, regulando por conseqüência, o acesso automóvel face ao excesso de procura de uma forma mais eficiente.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da incidência do estacionamento ilegal Otimização da utilização da infraestrutura de estacionamento				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

-

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

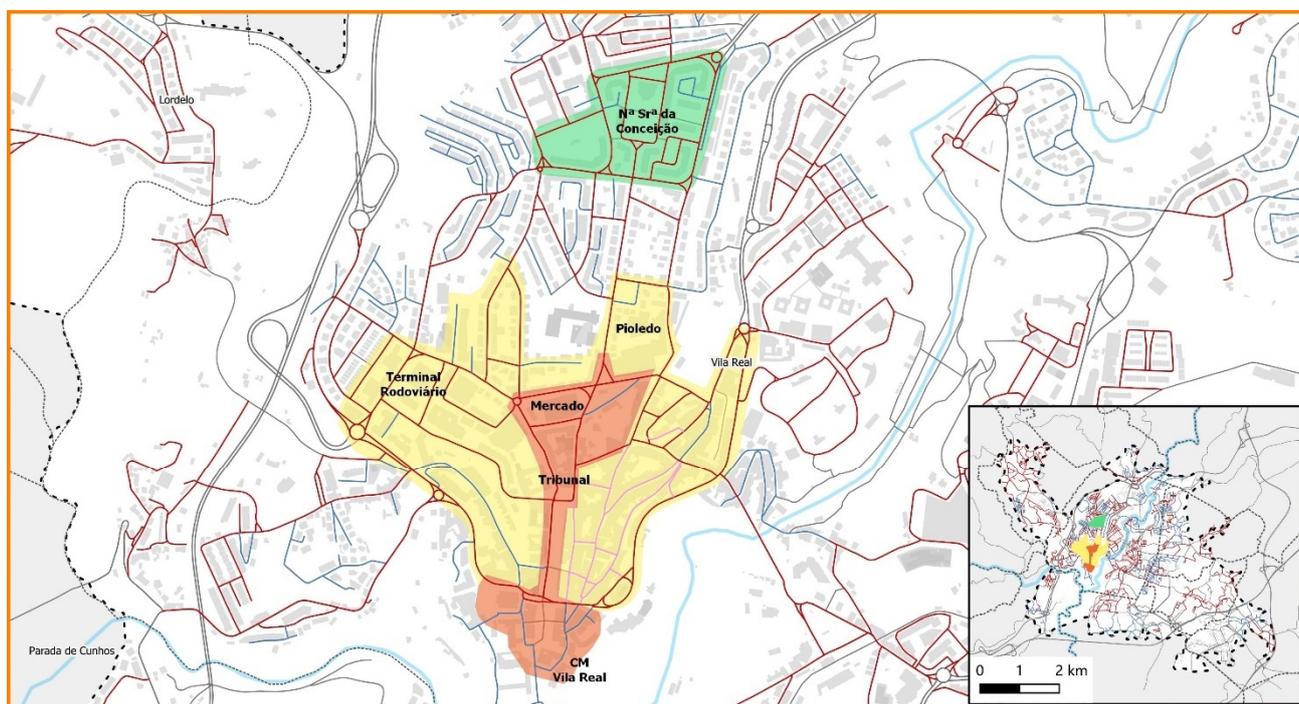
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: CI.04
-----------------------	-------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



CI.03 - Redefinição da política de estacionamento

Estacionamento Tarifado

- Zona I
- Zona II
- Zona III - Proposta

Acalmia de Tráfego

- Zona 10/Pedonal
- Zona 20/Coexistência
- Zona 30

Rede Viária

- Cursos de Água
- Limites Administrativos

Limite Cidade Vila Real

- Edifícios

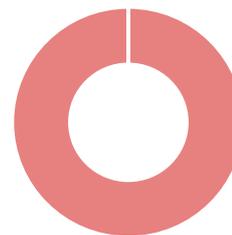
0 100 200 m

Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.04
AÇÃO	CI.04. Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O aumento progressivo da utilização do automóvel teve, como consequência natural uma procura crescente por estacionamento. Face à impossibilidade de alocar mais espaço para o mesmo, assiste-se ao aumento da incidência do estacionamento ilegal. Ao mesmo tempo, o desenho urbano é muitas vezes propício ao estacionamento desordenado, em virtude do espaço excessivo alocado ao automóvel. Este traz impactos negativos na fluidez do tráfego, na operação do serviço de transporte público e na livre circulação pedonal e ciclável.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reforço do combate ao estacionamento ilegal através de três vetores de atuação: reforço da importância da implementação de barreiras físicas entre o espaço de circulação automóvel e o espaço destinado a outros modos, redesenho dos arruamentos, limitando o espaço destinado à circulação do automóvel para o mínimo necessário e reforço da fiscalização do estacionamento ilegal, de acordo com a aplicação do Código da Estrada, por meio das forças policiais.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da incidência do estacionamento ilegal Melhoria da fluidez do tráfego Menor degradação dos passeios e espaços destinados a peões				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO		% DE IMPLEMENTAÇÃO		
ATÉ 2 ANOS	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados		20%		
DE 2 A 5 ANOS	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados		50%		
MAIS QUE 5 ANOS	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados		100%		
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de infrações reportadas					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Redução no nº de infrações reportadas anualmente					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; ESSE; PSP				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	45 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	75 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €

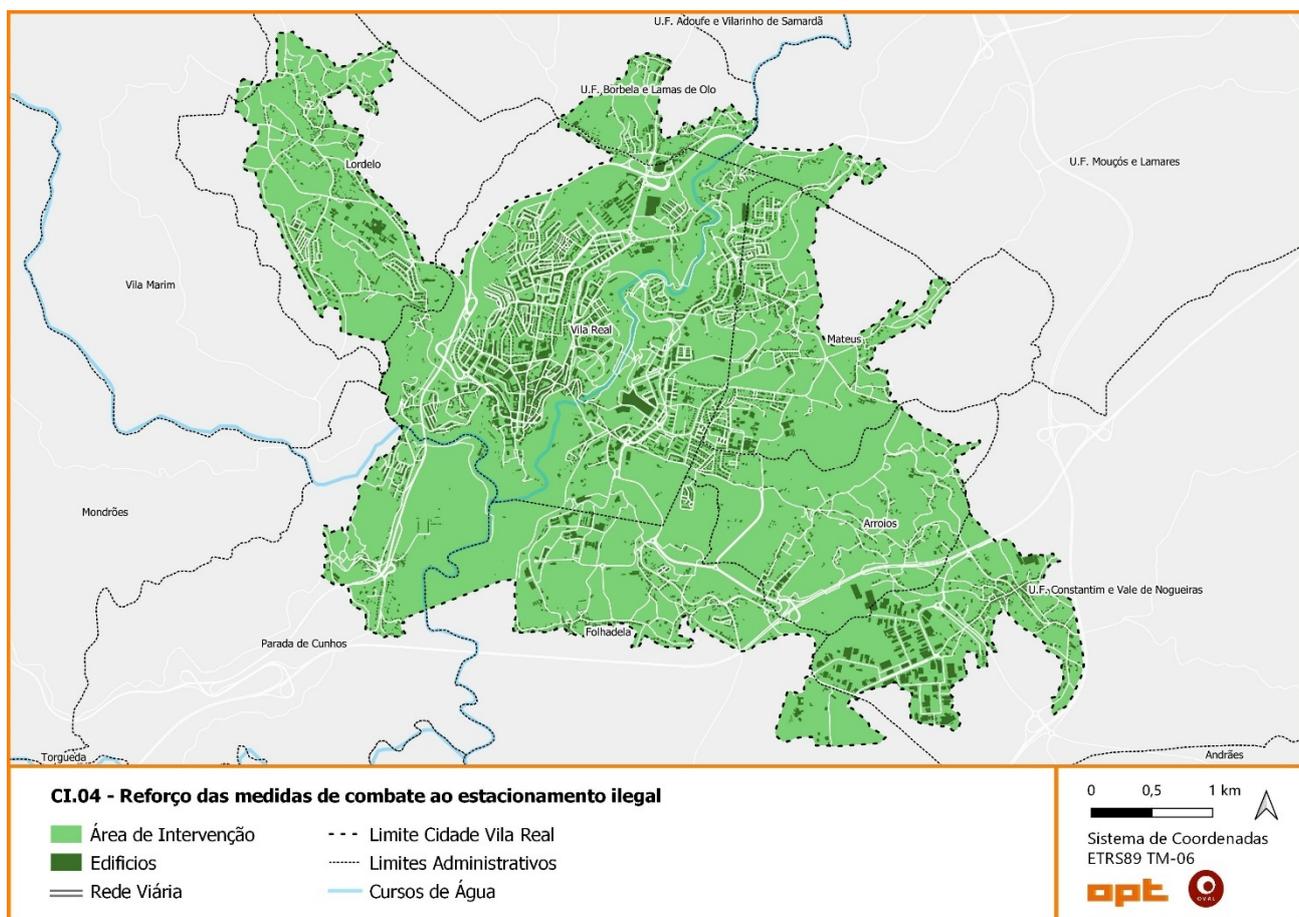


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: CI.03 Precedência: MA.04
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.05
AÇÃO	CI.05. Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar da concentração de grande parte das atividades económicas com necessidades de logística pesada na Zona Industrial de Constantim, o plano de reestruturação da rede viária da cidade, nomeadamente a hierarquização funcional do sistema viário obriga a repensar a lógica de circulação de veículos pesados. A lógica dita que estas viaturas, deverão apenas circular nas vias que compõe a rede viária estruturante, projetada para maiores volumes de tráfego e possuindo características de desenho capazes de comportar estes veículos de maior dimensão.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Instalação de sinalética em todos os pontos de restrição previstos, limitando a circulação dos veículos pesados em todos os arruamentos integrantes da rede de zonas 30 ou coexistência, salvo exceções pontuais resultantes da existência de atividades com necessidades logísticas. A ação deve ser auxiliada pela promoção de uma campanha de comunicação abrangente junto das associações industriais e empresas com necessidades logísticas no interior do território da cidade de Vila Real.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Redução das emissões de poluentes atmosféricos Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial; Implementação de sinalização	100%
DE 2 A 5 ANOS	Contagens de tráfego pesado	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Contagens de tráfego pesado	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de veículos pesados em circulação em vias restritas

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Contagens de tráfego pesado
META(S)	

Zero veículos pesados em circulação em vias restritas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

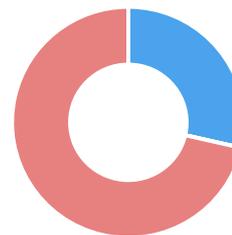
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	1 000,00 €	0,00 €	22 500,00 €
DE 2 A 5 ANOS	3 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	9 000,00 €	0,00 €	22 500,00 €

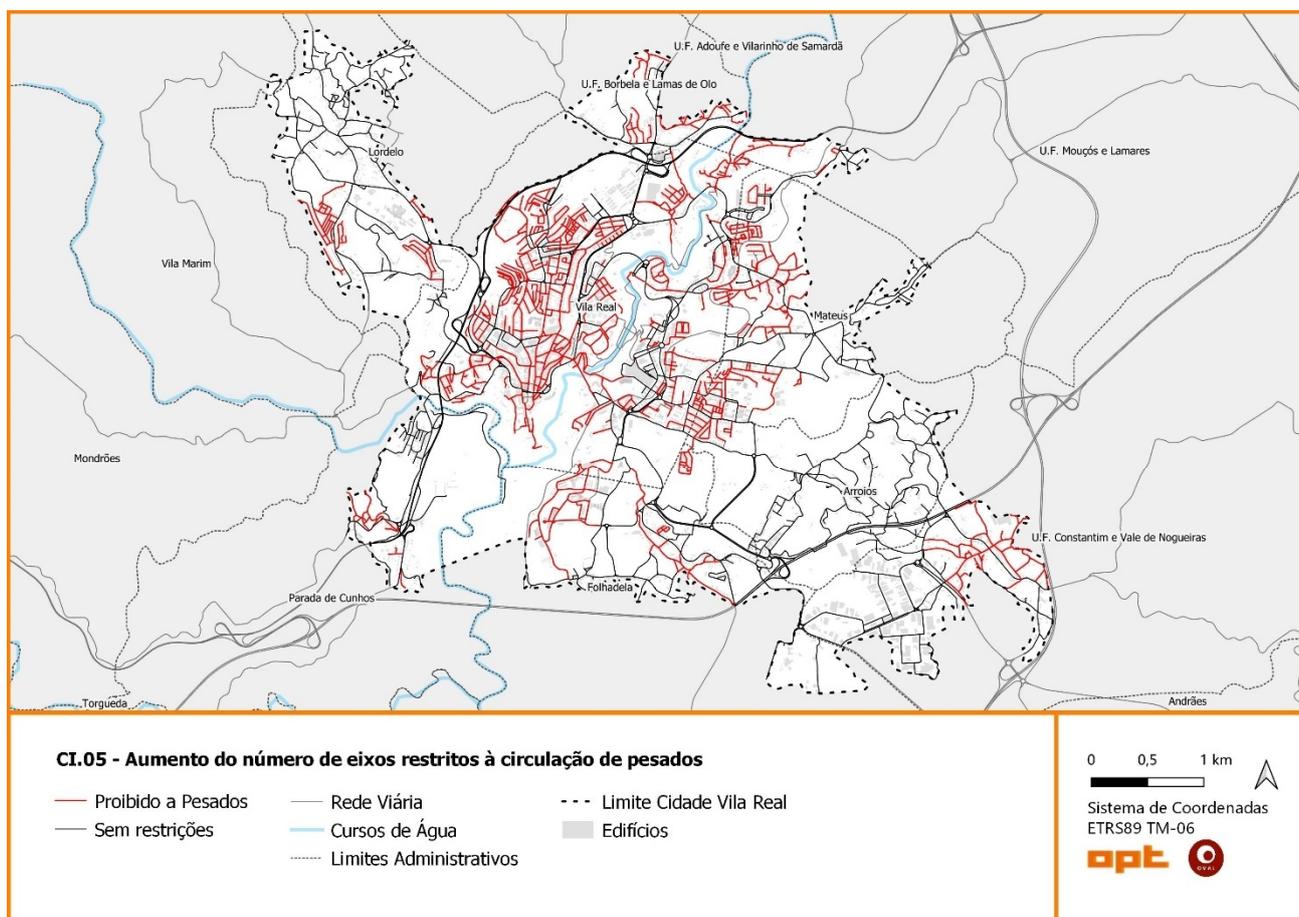


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.06; CI.07; CI.08; MA.14; MA.15
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.06
AÇÃO	CI.06. Realização de um plano para a otimização da sinalização viária				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O funcionamento adequado do sistema rodoviário está fortemente dependente da sinalização viária. Esta, tem um papel fundamental para orientar aqueles que não se encontram familiarizados com o sistema urbano. Ainda assim, é comum a existência de deficiências na sinalização, quer no que respeita à falta de informação, ou à sua clareza, quer no excesso da mesma, levando a comportamentos erróneos por parte dos condutores, levando ao aumento do congestionamento e propiciando a ocorrência de acidentes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um plano estruturado para a otimização da sinalização viária. Este plano implica, em primeiro lugar, a realização um inventário de toda a sinalização existente, criando uma base de dados georreferenciada. Apenas após este processo será possível avaliar a pertinência dos diferentes elementos de sinalização horizontal e vertical implementados e ajustar a sua localização ou conteúdo em concordância com a estratégia pretendida.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução das distâncias a percorrer Redução da poluição visual				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Elaboração do estudo	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

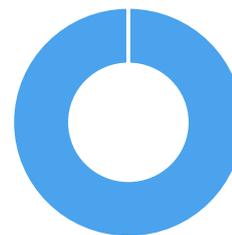
Realização do plano

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Conclusão e apresentação do plano

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €

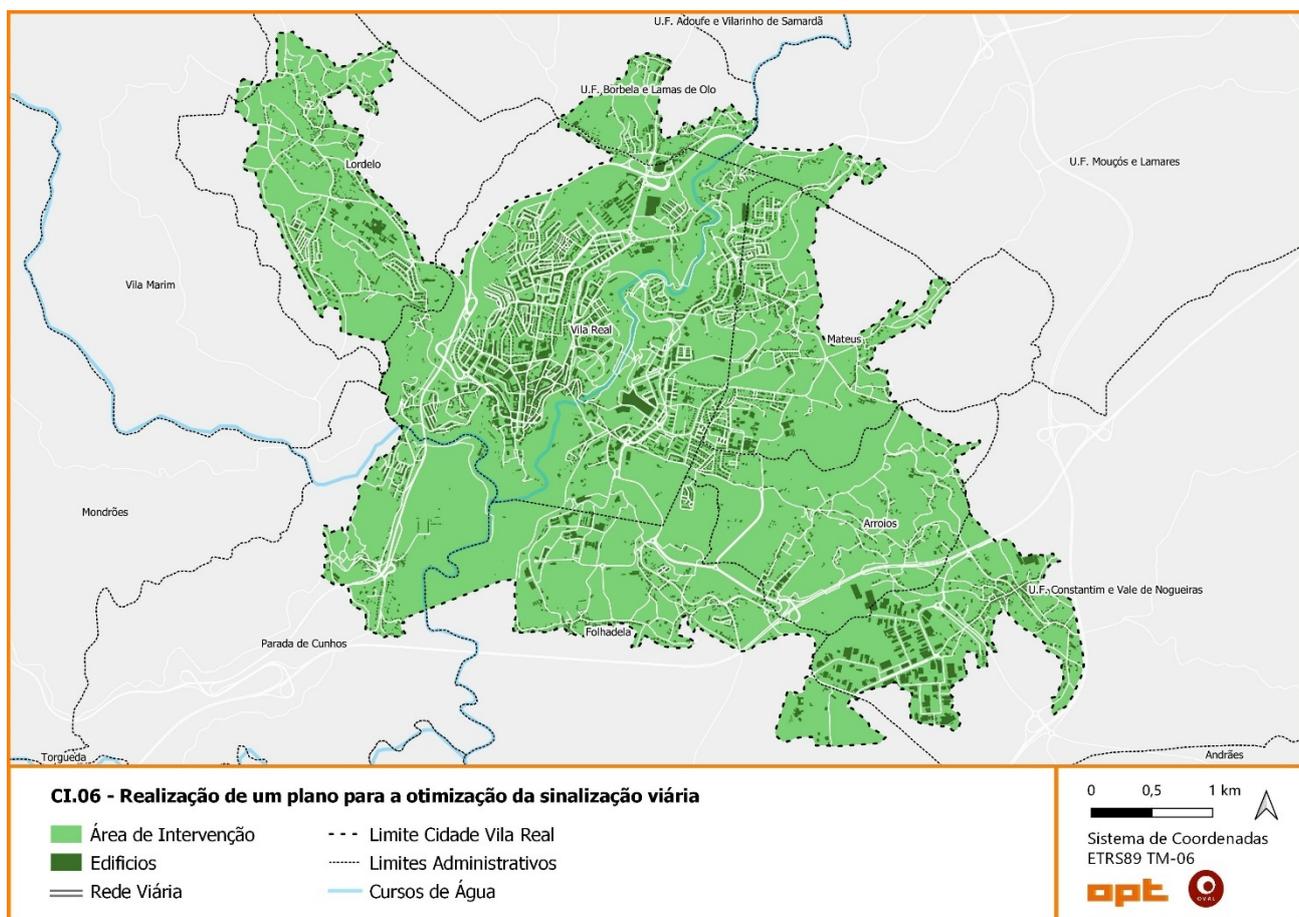


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.01; CI.02 Precedência: CI.05; CI.15; CI.16 Interdependência: CI.07; CI.08
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.07
AÇÃO	CI.07. Densificação da rede viária urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A infraestrutura de mobilidade de alta capacidade, nomeadamente autoestradas, vias rápidas, e vias-férreas é, por norma, causadora de efeitos barreira significativos, gerando quebras de conectividade na rede viária e reduzindo os índices de acessibilidade. Na cidade de Vila Real, estas barreiras não são criadas pela infraestrutura de mobilidade, mas sim pela orografia, tendo o tecido urbano evoluído em resposta a estas condicionantes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Identificação de cinco zonas onde a promoção da densificação da malha urbana se enquadra na estratégia da mobilidade definida no PMUS. A criação de mais infraestrutura viária, nestes casos, fomentará um ambiente urbano mais equilibrado, ao invés de promover a consolidação urbana em territórios mais dependentes do automóvel. Esta ação enquadra a construção de novos arruamentos, num total de 4 quilómetros, em alinhamento com os critérios de dimensionamento para o perfil de hierarquia funcional.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Aumento dos índices de acessibilidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Criação de novas ligações	20%
DE 2 A 5 ANOS	Criação de novas ligações	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Criação de novas ligações	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos arruamentos executados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Aumento da extensão da rede viária existente (estimativa: 4km)

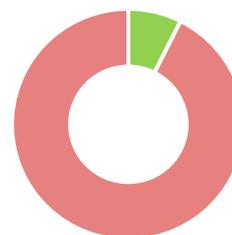
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	140 000,00 €	1 750 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	280 000,00 €	3 500 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	700 000,00 €	8 750 000,00 €
TOTAL	0,00 €	1 120 000,00 €	14 000 000,00 €

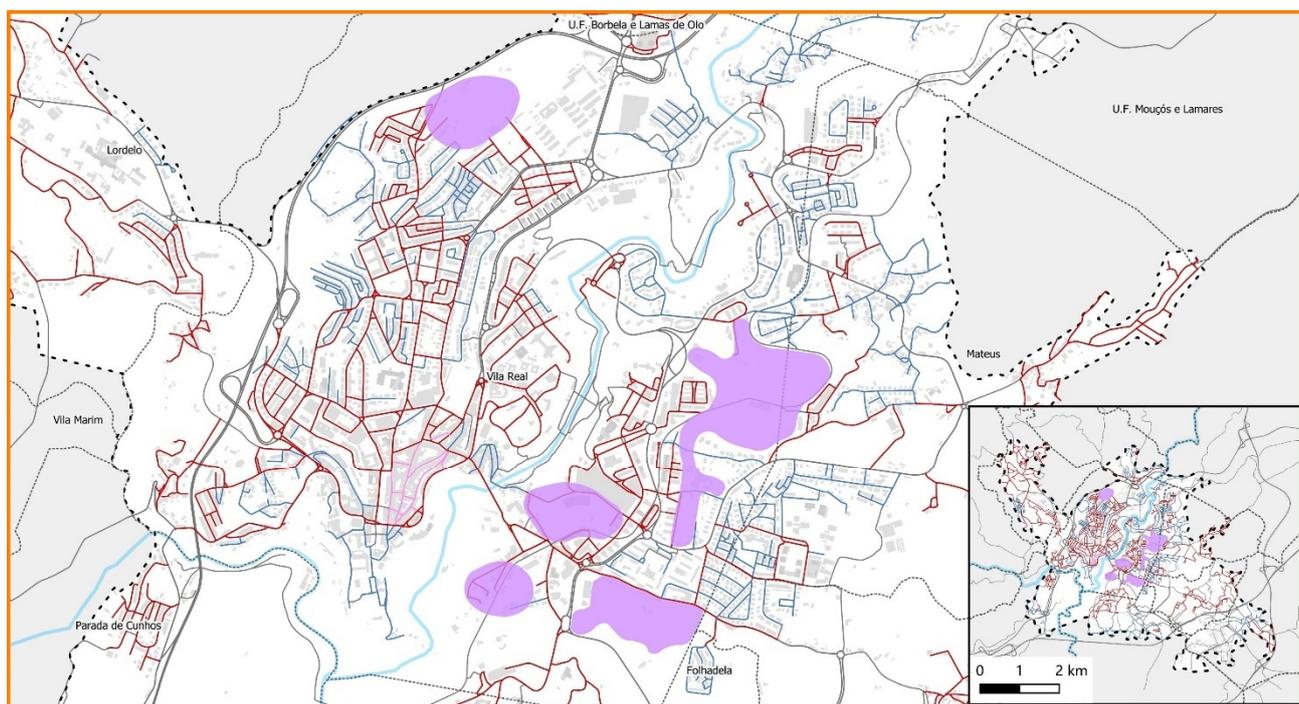


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.01; CI.02 Precedência: CI.05 Interdependência: CI.06; CI.08
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



CI.07 - Densificação da rede viária urbana

Zonas para densificação da Rede Viária

Acalmia de Tráfego

- Zona 10/Pedonal
- Zona 20/Coexistência
- Zona 30

- Rede Viária
- Cursos de Água
- Limites Administrativos
- Limite Cidade Vila Real
- Edifícios

0 250 500 m

 Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.08
AÇÃO	CI.08. Construção da variante Nascente				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O papel do sistema de vias estruturantes é essencial na reestruturação da rede viária de Vila Real. A configuração atual da rede de vias estruturantes apenas possibilita a materialização de um anel periférico a norte e poente do centro da cidade. Isto faz com que os movimentos Norte-Sul e Este-Oeste tenham, invariavelmente de atravessar o centro, aumentando os níveis de congestionamento nesta zona da cidade. É, por isso, crucial o fecho da malha viária estruturante a nascente do centro da cidade, facilitando os movimentos entre margens e desincentivando o atravessamento deste território consolidado.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Materialização da proposta prevista no Plano de Urbanização da cidade de Vila Real, estando atualmente em fase de projeto o seu primeiro troço, entre Torneiros e a reta de Mateus. A concretização desta proposta terá o potencial de reduzir a utilização das ruas nucleares da cidade, evitando o tráfego de atravessamento, beneficiando não só a performance do Transporte Público, mas também possibilitando a introdução de medidas de acalmia de tráfego, com vista a melhorar a qualidade do espaço público.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento na cidade central Melhoria da qualidade do ar na cidade central				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do projeto	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da variante e do nó de acesso	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de via executada

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

2,6km de via executada

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

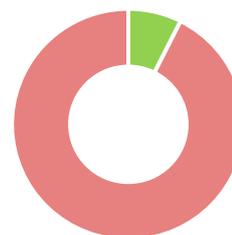
Execução do nó de acesso ao IP4

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Conclusão do nó de acesso ao IP4

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; CCDR-N; Infraestruturas de Portugal; IMT
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	655 200,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	8 190 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	655 200,00 €	8 190 000,00 €

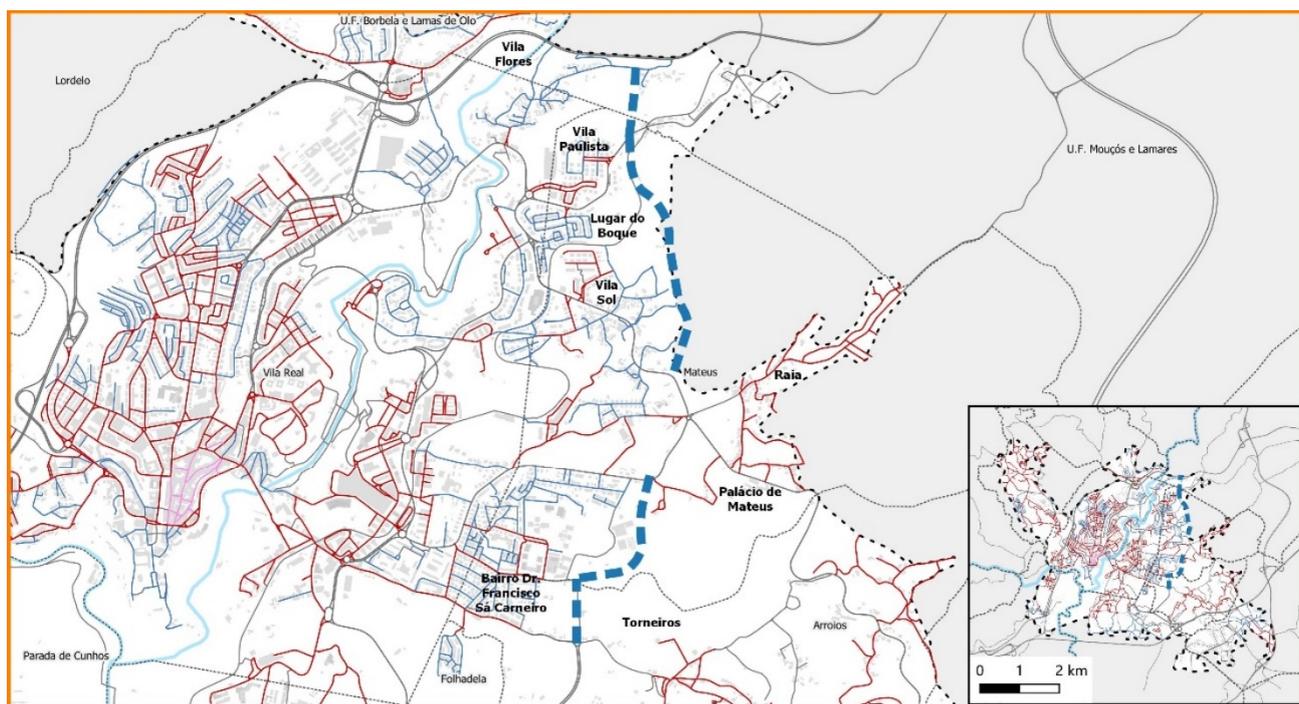


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.01; CI.02 Precedência: CI.05 Interdependência: CI.06; CI.07
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



CI.08 - Construção da variante Nascente

Otimização Viária

■ Traçado para variante Nascente

Acalmia de Tráfego

— Zona 10/ Pedonal
— Zona 20/ Coexistência
— Zona 30

— Rede Viária
— Cursos de Água
- - - Limites Administrativos
- - - Limite Cidade Vila Real
■ Edifícios

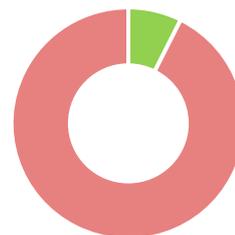
0 300 600 m

Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.09
AÇÃO	CI.09. Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os estabelecimentos escolares são, por norma, focos de conflito e de geração de congestionamento, em especial nos momentos próximos ao início e fim de dia letivo, dada a elevada afluência de veículos num reduzido período. As soluções de Kiss & Go ou Kiss & Ride nos estabelecimentos de ensino é uma das soluções mais comuns na atualidade. Estas soluções consistem na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, sendo possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar e o estacionamento ilegal e aumentando a fluidez do trânsito.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Proposta de criação de soluções Kiss & Go e conseqüente expansão para todos os equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real, num total de 11 localizações. A quantidade de lugares a disponibilizar em cada estabelecimento foi determinado em função do número de alunos que frequentam o estabelecimento bem como o nível de ensino, sendo priorizado o 1º ciclo na dotação de lugares por aluno.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento nas imediações dos estabelecimentos de ensino Maior qualidade do espaço público				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Implementação dos lugares Kiss & Go de acordo com a dimensão e tipo de escola			90%	
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização da utilização e ajuste do espaço alocado a cada área			95%	
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização da utilização e ajuste do espaço alocado a cada área			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de novos estabelecimentos de ensino abrangidos Nº de lugares de estacionamento criados					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
10 novos estabelecimentos de ensino abrangidos Disponibilização de 56 lugares					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Agrupamentos de Escolas; GNR; Policia Municipal				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 920,00 €	24 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	600,00 €	7 500,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	2 520,00 €	31 500,00 €

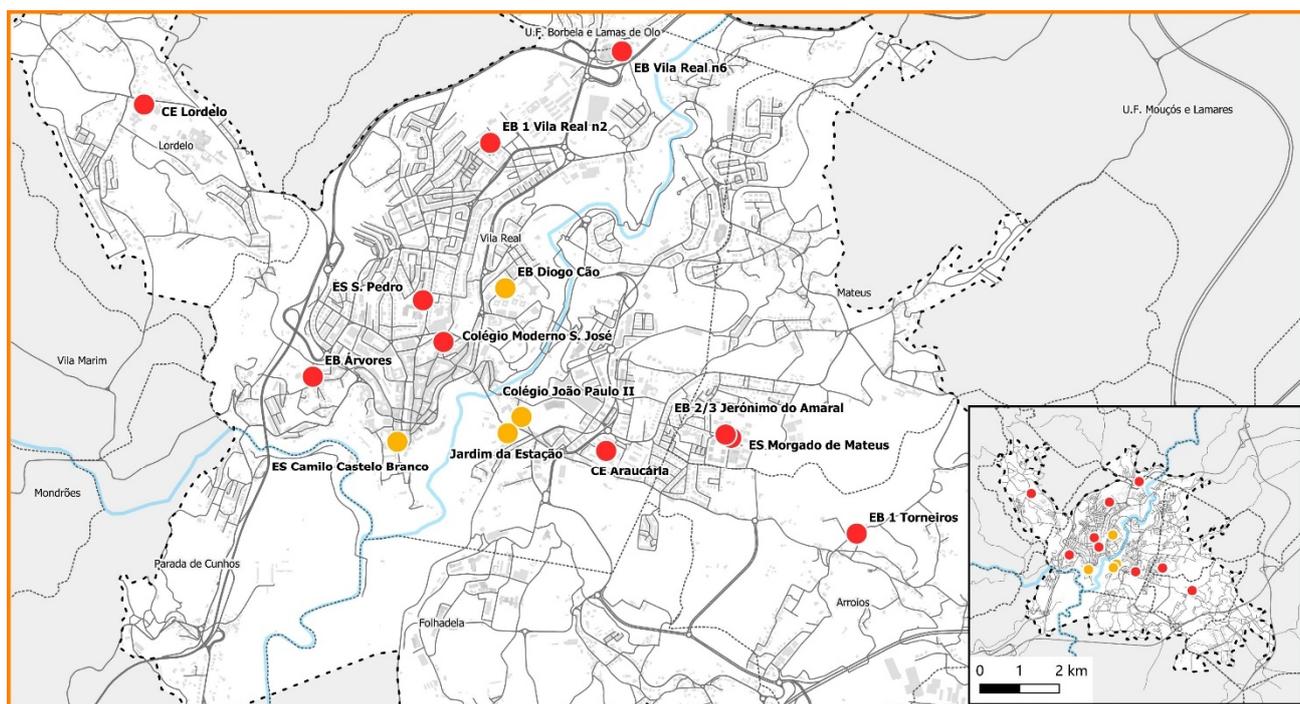


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



CI.09 - Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino

Otimização Viária

- Kiss & Go
- Existente
- Proposto

Acalmia de Tráfego

- Zona 10
- Zona 20
- Zona 30

— Rede Viária

— Cursos de Água

..... Limites Administrativos

- - - Limite Cidade Vila Real

■ Edifícios

0 300 600 m

↑

Sistema de Coordenadas

ETRS89 TM-06



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.10
AÇÃO	CI.10. Criação de regulamentação para a Logística Urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A atividade logística é um elemento fundamental no funcionamento do sistema urbano. A falta de regulamentação das operações logísticas tem um impacto significativo no bom funcionamento do sistema de mobilidade. O município de Vila Real não dispõe, atualmente, de regulamentação específica para esta atividade, pelo que a mesma se processa de acordo com o cumprimento do código da estrada.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Proposta de regulamentação, com maior ênfase para as operações logísticas que impactam o sistema de mobilidade. Esta não deve cingir-se à definição de locais específicos para o efeito, os ditos lugares de cargas e descargas servindo também de base legal para outros elementos como área de atuação do regulamento, horários para operações logísticas, duração do estacionamento, possibilidade de restrição a veículos pesados e outros mais poluentes e ainda a definição de regras para a criação de novos lugares de cargas e descargas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da incidência de estacionamento ilegal				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e aprovação da regulamentação			100%	
DE 2 A 5 ANOS	-			100%	
MAIS QUE 5 ANOS	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Criação de regulamentação para a Logística Urbana					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Conclusão e aprovação do regulamentação para a Logística Urbana					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; IMT				

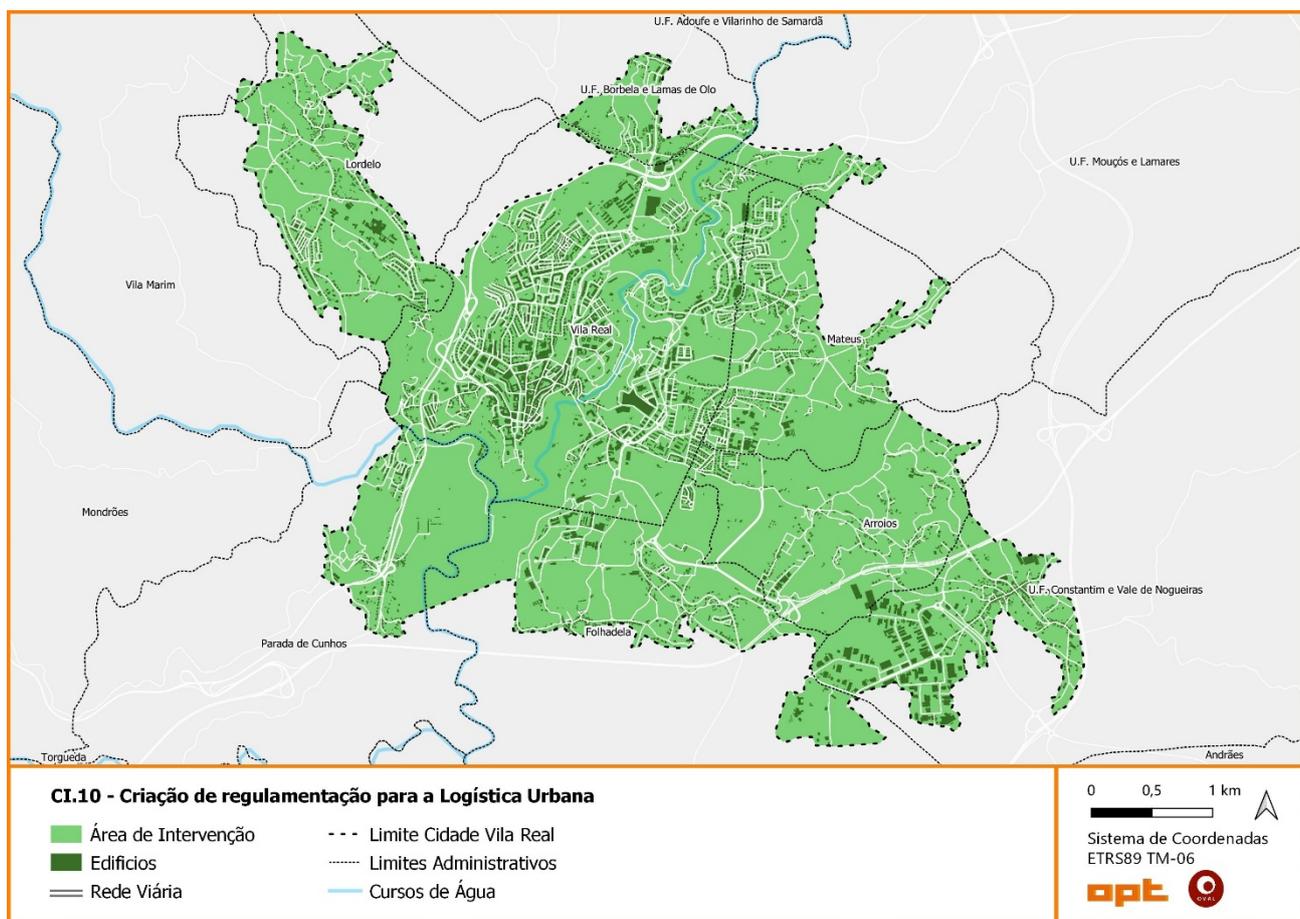
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.11
AÇÃO	CI.11. Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar da existência de lugares de estacionamento na via pública destinados às operações de cargas e descargas, maioritariamente concentrados no centro da cidade e em espaços polarizados por atividades comerciais e de serviços, foram identificadas quatro zonas na cidade com carências a este nível.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo, contemplando cinco zonas da cidade identificadas onde deverão ser procuradas soluções para o reforço dos locais de cargas e descargas. Estes locais dizem respeito à urbanização em consolidação a oeste da rotunda do quartel, nas imediações na Nossa Senhora da Conceição, na Rua Miguel Torga e na envolvente à Avenida João Paulo II. Nestes locais devem ser avaliadas as necessidades logísticas, com vista à definição do número de lugares bem como a sua localização.				
RESULTADOS ESPERADOS	Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do estudo; Aumento do nº de lugares para cargas e descargas Inquérito anual aos comerciantes	100%
DE 2 A 5 ANOS	Inquérito anual aos comerciantes; Monitorização e ajuste da localização dos lugares para cargas e descargas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Inquérito anual aos comerciantes; Monitorização e ajuste da localização dos lugares para cargas e descargas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Análise dos relatórios das Forças de Segurança
META(S)	

Zero infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

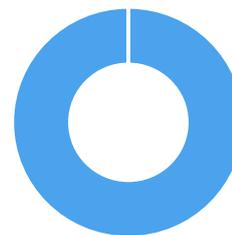
Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas
Nível de satisfação dos moradores e comerciantes das zonas abrangidas

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Inquérito de satisfação aos moradores e comerciantes das zonas abrangidas
META(S)	

Conclusão do estudo para a localização dos locais para cargas e descargas;
Melhoria progressiva dos índices de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; ACIVR
---------------------------------	---------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €

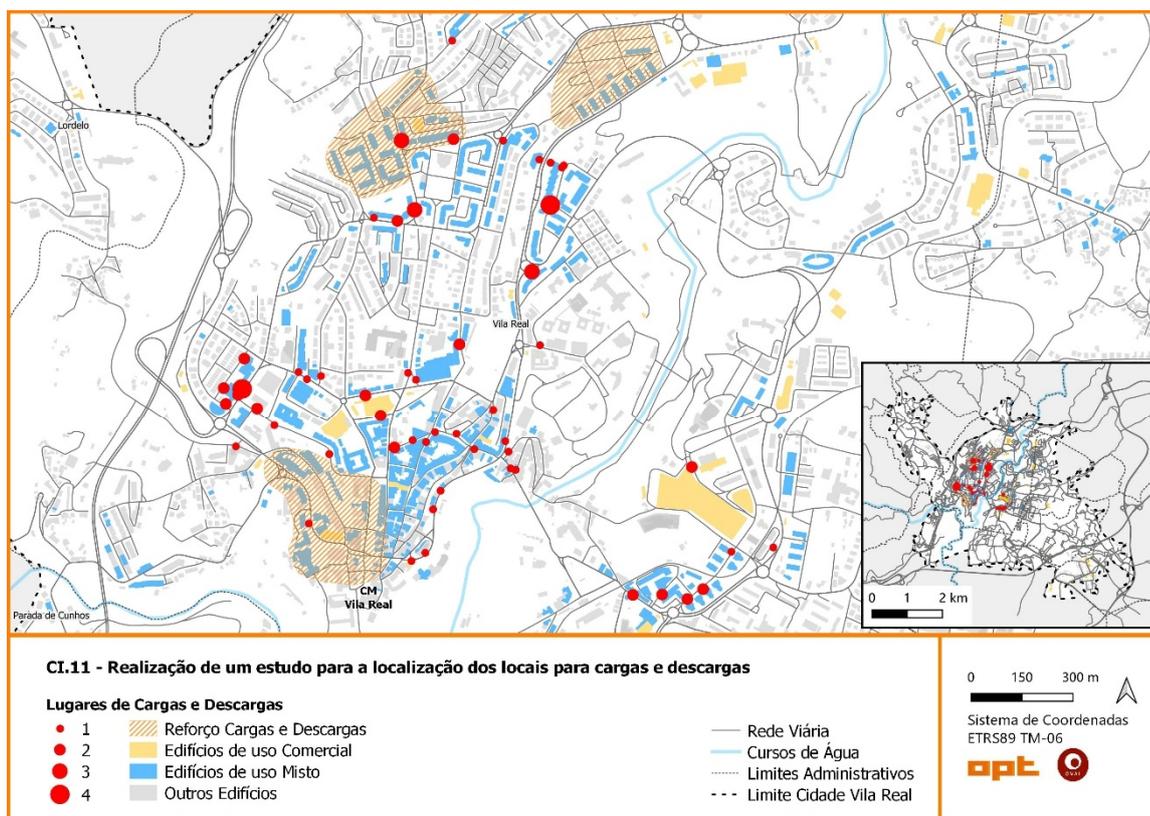


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precedência: CI.12
-----------------------	--------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.12
AÇÃO	CI.12. Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A logística urbana tem um impacto significativo nas zonas históricas dos centros urbanos, onde Vila Real não é exceção, caracterizadas por arruamentos de reduzido perfil e zonas pedonais e, como tal, com reduzida disponibilidade de estacionamento. É por isso, essencial pensar em novas formas de estruturar a atividade logística.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Identificação do centro histórico como área preferencial para implementação do programa planeado para a atividade logística. Proposta para a utilização de veículos de menores dimensões nas entregas a partir de um centro logístico, de tecnologia elétrica, híbrida ou ciclável. Pretende-se também a criação de um centro de consolidação de carga ou centro logístico para onde devem ser direcionados todos os veículos pesados de mercadorias. A gestão deste sistema, que deverá ter como base um sistema informático de gestão centralizada de entregas, poderá ser feita pela associação de comerciantes local, de forma a otimizar o seu funcionamento às necessidades dos comerciantes.				
RESULTADOS ESPERADOS	Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do projeto	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do sistema, manutenção e monitorização	60%
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção e monitorização do sistema	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

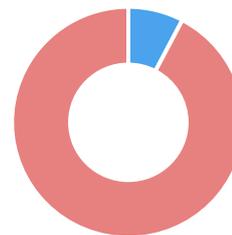
Nível de satisfação dos comerciantes na área de estudo

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Inquéritos de satisfação aos moradores e comerciantes da área de estudo
META(S)	

Melhoria progressiva dos índices de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; ACIVR
---------------------------------	---------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	350 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	250 000,00 €
TOTAL	50 000,00 €	0,00 €	600 000,00 €

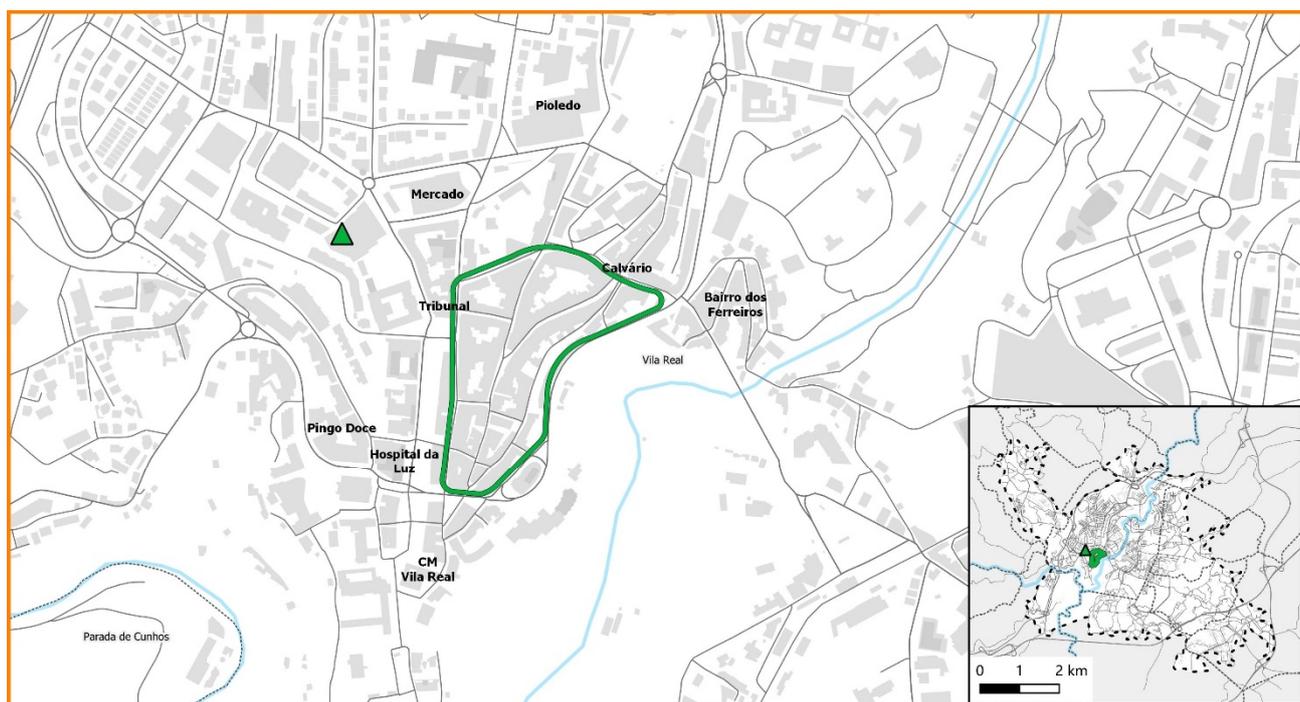


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.11
-----------------------	---------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



CI.12 - Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana

Logística Urbana

- Centro de Consolidação
- Área de Atividade Micrologística

- Rede Viária
- Cursos de Água
- Limites Administrativos
- Limite Cidade Vila Real
- Edifícios

0 50 100 m



Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.13
AÇÃO	CI.13. Atualização da frota do município para veículos zero emissões				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Com a crescente consciencialização para a importância da descarbonização da mobilidade, é importante que o município providencie um bom exemplo para a sociedade. A atualização da frota do município para veículos zero emissões é uma iniciativa importante para reduzir a pegada de carbono da mobilidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Substituição de forma gradual dos veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos zero emissões. A ação trará uma redução de emissões de gases com efeito de estufa e poluentes atmosféricos, melhorando a qualidade do ar, reduzindo o impacto das mudanças climáticas e diminuindo os riscos de doenças respiratórias. Estes veículos são também silenciosos, traduzindo-se na redução da poluição sonora e na melhoria do conforto urbano.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução das emissões de poluentes atmosféricos; Aumento do interesse pela utilização de veículos elétricos; Melhoria da imagem do município				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	Integração de veículos zero emissões em 12,5% da frota municipal	50%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de veículos zero emissões na frota municipal

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Integração de veículos zero emissões em 25% da frota municipal

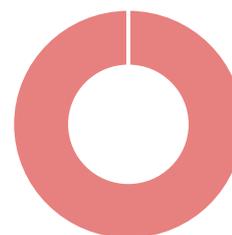
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Fundo Ambiental
---------------------------------	-------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	175 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	325 000,00 €

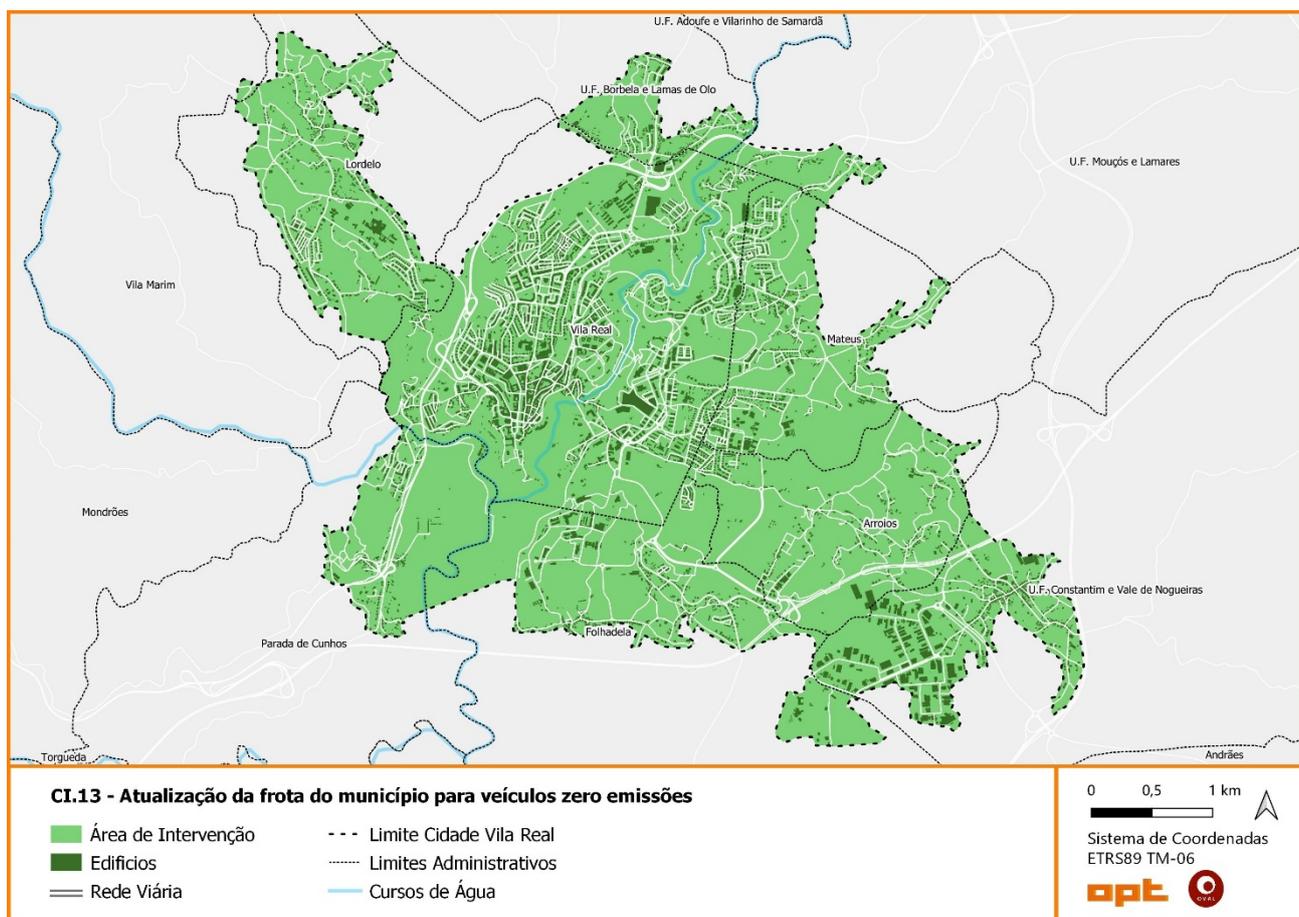


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.14
AÇÃO	CI.14. Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O aumento constante do número de veículos elétricos em circulação trouxe um desafio acrescido para a gestão da infraestrutura. Ao contrário dos veículos movidos a combustíveis fósseis, para os quais já existe uma infraestrutura de abastecimento consolidada, a falta de infraestrutura de carregamento para veículos elétricos é reconhecida como sendo um dos principais entraves à adoção generalizada destes veículos. Atualmente, a infraestrutura de carregamento elétrico no território da cidade de Vila Real conta com 13 localizações, servindo alguns dos principais equipamentos como o Terminal Rodoviário ou a Biblioteca Municipal.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos na importância de tornar a mobilidade elétrica mais acessível e convincente para um número maior de pessoas. Importante para quem não tem possibilidades de carregar as viaturas em casa ou no trabalho e ainda de grande pertinência para o turismo, dando maior resposta às necessidades. Propõe-se a instalação de postos de carregamento para veículos elétricos em 16 localizações.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento do interesse pela utilização de veículos elétricos; Melhoria da imagem do município				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de 16 postos de carregamento	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de postos de carregamento instalados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

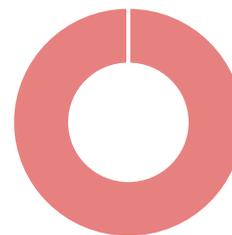
16 postos de carregamento instalados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Fundo Ambiental

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	480 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	480 000,00 €

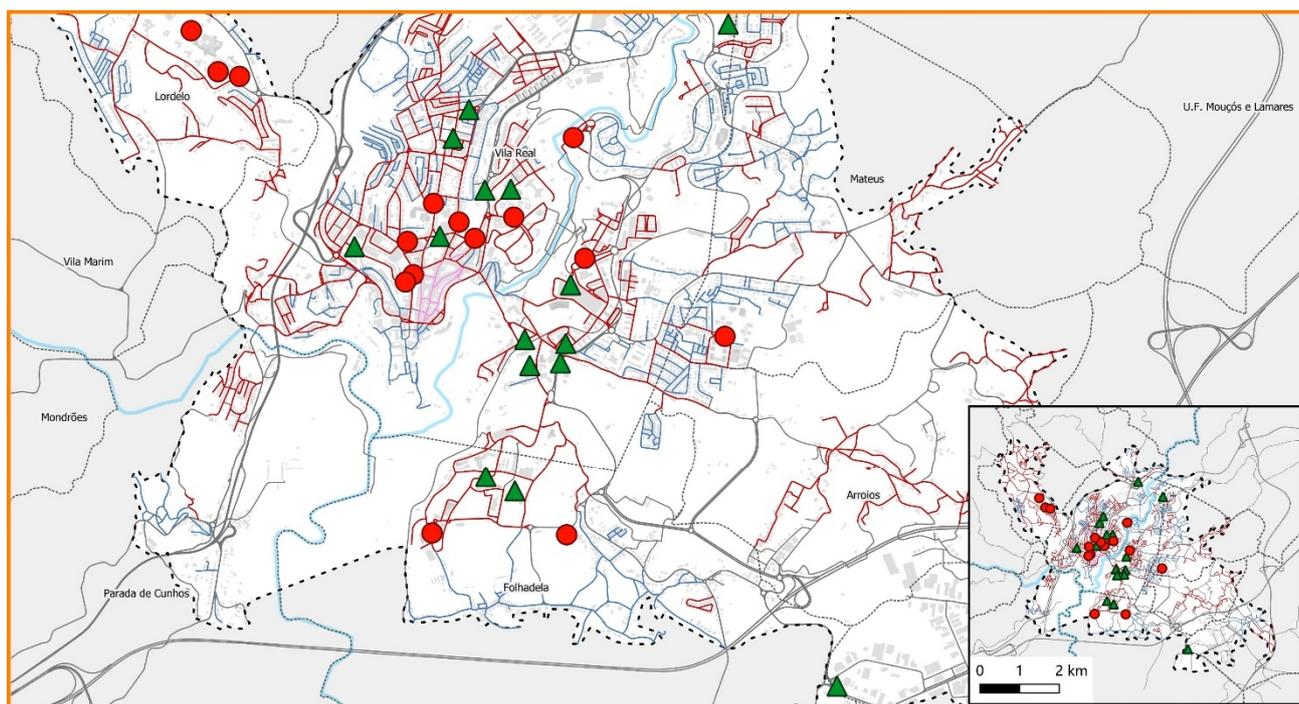


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



CI.14 - Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos

Postos de carregamento

- ▲ Existentes
- Propostos

Acalmia de Tráfego

- Zona 10
- Zona 20
- Zona 30

- Rede Viária
- Cursos de Água
- - - Limites Administrativos
- - - Limite Cidade Vila Real
- Edifícios VR

0 300 600 m

Sistema de Coordenadas

ETRS89 TM-06



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.15
AÇÃO	CI.15. Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A gestão da infraestrutura viária é normalmente realizada de forma estática, não sendo considerado o impacto das diferentes solicitações ao longo do dia nem de eventos excecionais, quer programados (obras) quer espontâneos (acidentes), sobre o funcionamento da rede. Na ocorrência destes eventos, e perante a falta de informação, os condutores tendem a seguir as rotas padrão, amplificando os índices de congestionamento.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Proposta de instalação de painéis eletrónicos de mensagem variável que disponibilizem informações relativas às condições de tráfego, com destaque para o território do centro da cidade. Para que o sistema seja fiável, deve recorrer a sensores e câmaras nas principais interseções, alimentando um sistema de gestão eletrónico e que calcule, em tempo real, os tempos de viagem entre os principais pontos de interesse. Foram identificados 11 locais para a instalação desta tipologia de equipamentos, localizados, por norma, nos principais pontos de entrada deste território. Idealmente, este sistema deverá também estar ligado ao sistema de informação em tempo real das Infraestruturas de Portugal, de forma a disponibilizar a informação nos painéis de mensagem variável da IP4.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Aumento da resiliência da infraestrutura viária a constrangimentos pontuais				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Análise das necessidades e escolha das soluções	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do sistema, manutenção e monitorização	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção e monitorização do sistema	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº painéis de informação implementados;
% de semáforos na área de estudo integrados no sistema

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

11 painéis de informação implementados
100 % de semáforos da área de estudo integrados no sistema

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento do Sistema Inteligente

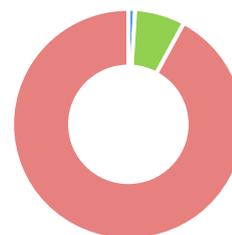
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

Implementação do sistema inteligente

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
TOTAL	10 000,00 €	74 400,00 €	980 000,00 €

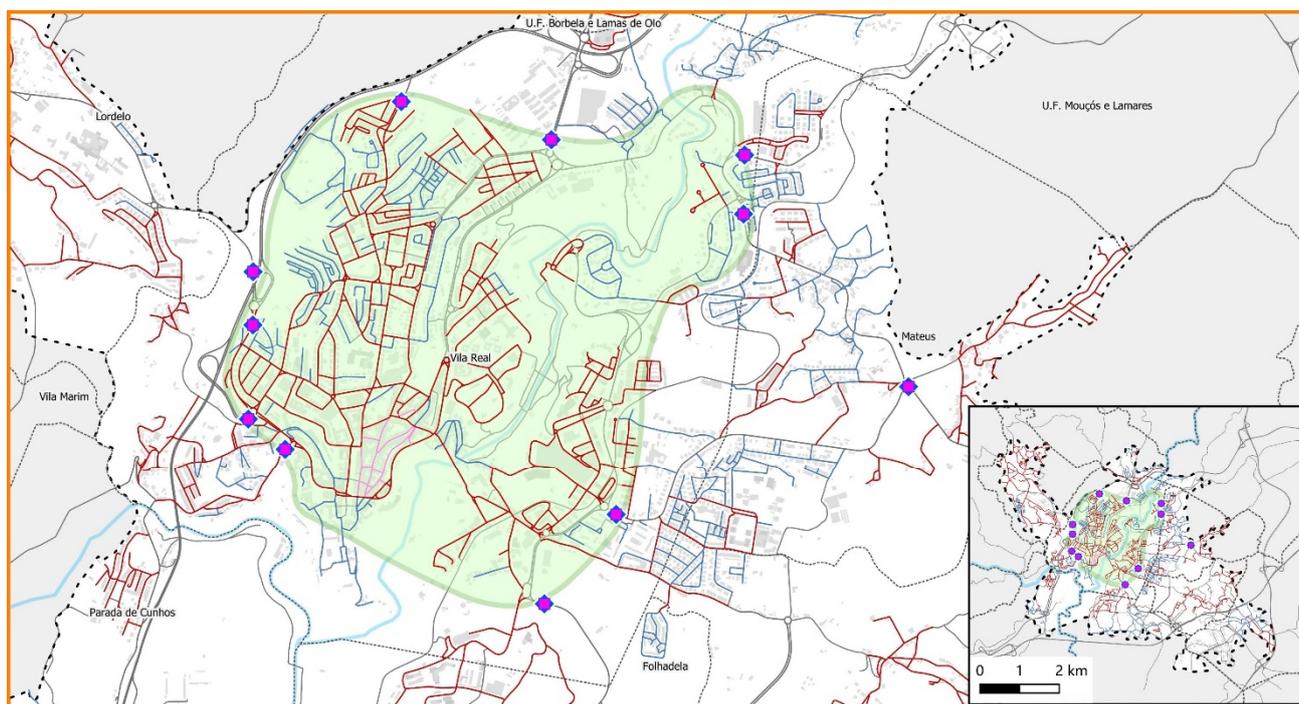


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.01; CI.02; CI.06 Interdependência: CI.16
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



CI.15 - Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real

- Painéis Informação em Tempo Real
- Zona de Sistema Inteligente
- Zona 10/ Pedonal
- Zona 20/ Coexistência
- Zona 30
- Rede Viária
- Cursos de Água
- Limites Administrativos
- Limite Cidade Vila Real
- Edifícios

0 200 400 m

 Sistema de Coordenadas
 ETRS89 TM-06

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.16
AÇÃO	CI.16. Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Fruto do aumento gradual da utilização do automóvel, a pressão sobre o sistema de estacionamento é cada vez mais intensa. Como tal, a procura de estacionamento é uma tarefa cada vez mais demorada e stressante, levando ao aumento dos tempos de viagem, do congestionamento e dos índices de poluição. Este tempo perdido leva também a uma redução nos índices de produtividade dos trabalhadores, com impactos negativos na economia.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Desenvolvimento de um sistema inteligente de informação sobre o estacionamento, informando os condutores, em tempo real, sobre o número de lugares de estacionamento livres em cada parque. Deve integrar informação relativa a todos os parques de estacionamento públicos, bem como as infraestruturas de Park & Ride. De forma a reduzir os custos de implementação e gerir a infraestrutura de forma mais eficiente propõe-se a utilização dos mesmos painéis utilizados para a informação de tráfego em tempo real.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Otimização da utilização da infraestrutura de estacionamento				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Análise das necessidades e escolha das soluções	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do sistema, manutenção e monitorização	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção e monitorização do sistema	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de painéis de informação implementados;
Nº de parques de estacionamento monitorizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

11 painéis de informação implementados;
10 parques de estacionamento monitorizados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento do Sistema Inteligente

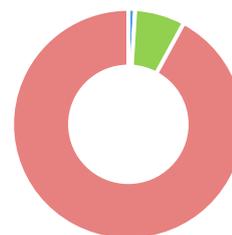
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

Implementação do sistema inteligente

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Concessionárias parques estacionamento
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
TOTAL	10 000,00 €	74 400,00 €	980 000,00 €

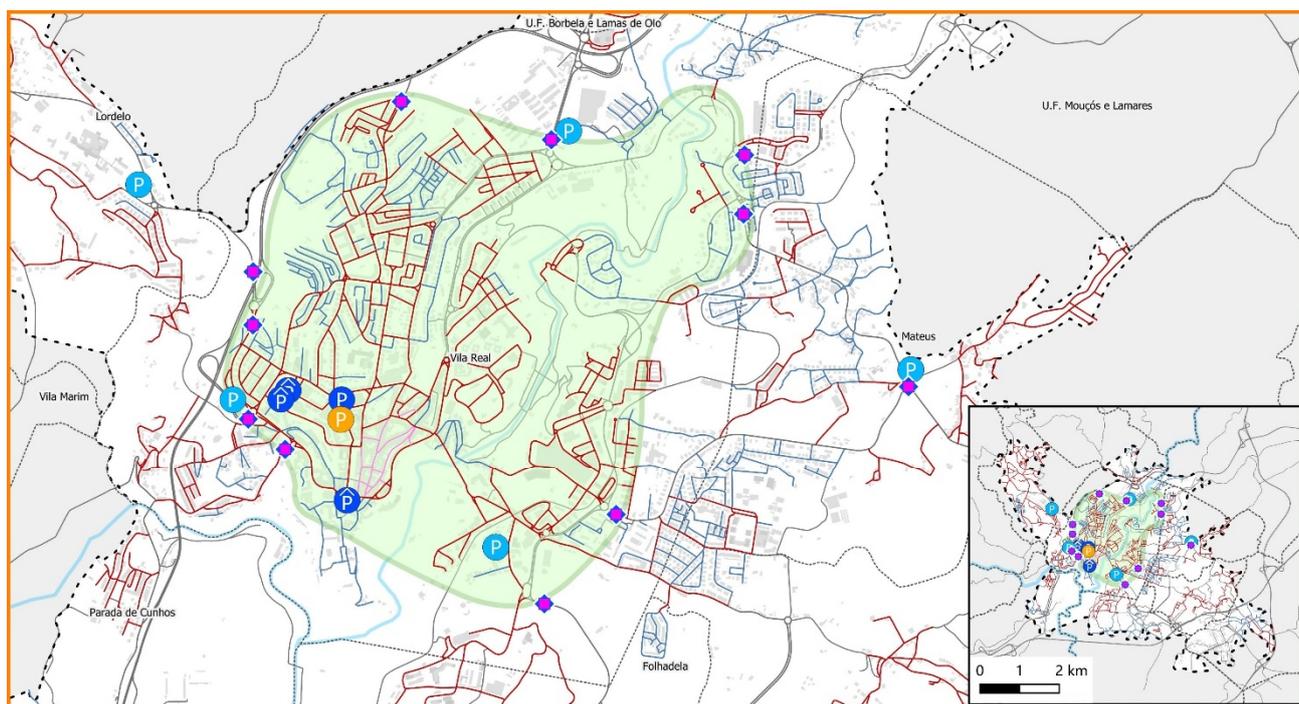


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.01; CI.02; CI.06 Interdependência: CI.15
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



CI.16 - Implementação de um sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real

- ◆ Painéis Informação em Tempo Real
- Zona de Sistema Inteligente
- Zona 10/ Pedonal
- Zona 20/ Coexistência
- Zona 30
- P Proposta de Park + Ride
- P Parque Subterrâneo
- P Parque de Superfície
- P Construção Futura
- Rede Viária
- Cursos de Água
- Limites Administrativos
- Limite Cidade Vila Real
- Edifícios

0 200 400 m

Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06