



Vereador Dr. Pedro Araújo – apresentou a seguinte declaração “faltando apenas três semanas para o ato eleitoral, é, para nós, Vereadores do PSD, motivo de preocupação algumas das propostas apresentadas nesta ordem do dia, não tanto pelo seu conteúdo, mas antes, pelo seu timing. A decisão do Sr. Presidente, em funções, de recrutar trabalhadores para vários setores da autarquia e de conceder apoios financeiros e subsídios, ainda que possivelmente necessários, não nos parece eticamente adequado, atendendo ao facto de estarmos tão perto das Eleições Autárquicas. É nosso entender que, nesta fase, qualquer compromisso de despesa ou contratação de pessoal deve ser conduzido por quem terá a responsabilidade de o gerir no futuro, em sintonia com o voto popular e de acordo com as suas orientações. Estas suas iniciativas comprometem o trabalho e autonomia do próximo executivo. Apelamos, portanto, a que se salvguarde o interesse público, evitando decisões de última hora que possam parecer eleitoralistas e que dificultem a boa governação do município na próxima legislatura.” O Sr. Presidente esclareceu que, no que respeita aos apoios previstos na modificação orçamental, os mesmos visam acautelar financiamentos e investimentos de elevado valor, sendo necessário garantir a execução dos projetos sociais, uma vez que existe falta de resposta. Esclareceu ainda que os projetos sociais estão já a ser apoiados há mais de um ano, designadamente o caso da APPACDM através da elaboração de projeto e apoio procedimental pela autarquia, não considerando pois ser uma medida eleitoralista. Quanto ao apoio à Santa Eulália, referiu entender essencial, uma vez que é necessária a disponibilização do espaço que atualmente ocupam, para afetar ao Museu da Água, entendendo fundamental dar continuidade ao trabalho iniciado e garantir uma alternativa à Associação que, por decisão do anterior executivo, lhes cedeu um espaço nas antigas instalações da fábrica de papel de Valmaior por cinquenta anos, o que inviabiliza a instalação do Museu da Água, sendo agora legítimo criar uma alternativa à instituição e garantir o Museu. O Sr. Vereador Dr. Pedro Araújo solicitou esclarecimentos quanto aos procedimentos de recrutamento de colaboradores constantes da Ordem do Dia. O Sr. Presidente informou que a Divisão Financeira perde, por mobilidade para a Autoridade Tributária e Aduaneira, quatro técnicos, situação agravada com colaboradores ausentes por baixa médica prolongada e por licença de maternidade e ainda pela demissão do colaborador que ocupa o cargo dirigente da Unidade Orgânica, em comissão de serviço, que também sairá por mobilidade, sendo fundamental garantir o regular funcionamento dos serviços. A Sr.<sup>a</sup> Vereadora Dr.<sup>a</sup> Sandra Almeida acrescentou que a Unidade Orgânica tem a seu cargo procedimentos essenciais ao funcionamento da autarquia, que carecem de técnicos especializados e de um dirigente, que assume nominalmente elevadas responsabilidades, pelo que entende ser dever deste executivo garantir que o próximo tenha colaboradores necessários ao cumprimento das tarefas. O Sr. Presidente referiu ainda que as recentes mobilidades de colaboradores para a AT devem-se ao grande desequilíbrio dos vencimentos pagos pela referida entidade face aos praticados pelos municípios, considerando urgente rever

as discrepâncias, entre outras questões associadas às carreiras da administração pública e local. O Sr. Vereador Dr. Pedro Araújo agradeceu os esclarecimentos e disse manter o seu alerta quanto à importância de haver cuidado na assunção de compromissos pelo atual executivo que não tenham carácter urgente, face à proximidade da instalação de novos órgãos.

## **B PERÍODO DA ORDEM DO DIA**

### **1 ATA N.º 18/2025**

Foi presente a ata n.º 18/2025, respeitante à reunião ordinária pública da Câmara Municipal, realizada a 04 de setembro de 2025.

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprová-la, sem a participação do Sr. Vereador Dr. Pedro Araújo, por não ter estado presente na reunião respetiva, tendo sido dispensada a leitura do documento uma vez que o texto do mesmo foi distribuído previamente a todos os membros da Câmara Municipal, de acordo com o previsto no artigo 4º do Decreto-Lei n.º 45.362, de 21 de novembro de 1963.

### **2 RESUMO DIÁRIO DE TESOURARIA**

A Câmara Municipal tomou conhecimento que os saldos em dinheiro, segundo o Resumo Diário da Tesouraria do dia 17 de setembro de 2025, eram das quantias de:

Operações orçamentais – 4.283.556,10€;

Operações não orçamentais – 1.371.584,41€.

### **3 ATOS PRATICADOS NO ÂMBITO DE DELEGAÇÃO E SUBDELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS**

O Sr. Presidente deu conhecimento à Câmara Municipal dos despachos exarados no âmbito das competências delegadas pela Câmara Municipal, designadamente nos serviços da Biblioteca Municipal, Cineteatro Alba, Secção Administrativa e de Atendimento e Divisão de Planeamento Gestão Urbanística e Divisão Financeira.

A Câmara Municipal tomou conhecimento.

### **4 ORDENAMENTO DE TERRITÓRIO E VIÁRIO DA ZONA INDUSTRIAL DE ALBERGARIA-A-VELHA E VALMAIOR, NO ÂMBITO DO PROLONGAMENTO DO ARRUAMENTO N**

Foi em seguida presente uma proposta do Sr. Presidente, datada de 12.09.2025, que se transcreve: "Considerando que: - o Município de Albergaria-a-Velha pretende prolongar o Arruamento N da Zona Industrial de Albergaria-a-Velha; - os Documentos Previsionais do Município para 2025 preveem o Projeto 2022/32 - Zona Industrial - Prolongamento do

Arruamento "Damas Ovo"; - para execução do projeto, é necessária a aquisição de terrenos e parcelas a desanexar de terrenos a vários proprietários, destinados a integrar o domínio privado do Município; - foram para o efeito promovidos diversos procedimentos de desafetação de caminhos / troços de caminho do domínio público para o domínio privado do município; - um dos caminhos desafetados assinalado na planta anexa veio a dar origem ao prédio do Município de Albergaria-a-Velha sito na Zona Industrial, freguesia de Albergaria-a-Velha e Valmaior, município de Albergaria-a-Velha, com a área registada de 384,30 m<sup>2</sup>, a confrontar do norte com caminho, do sul com Celso Quintino, do Nascente com vários proprietários e do poente com vários proprietários, inscrito na matriz predial urbana sob o artigo n.º 5311 da freguesia de Albergaria-a-Velha e Valmaior e omissa na Conservatória do Registo Predial de Albergaria-a-Velha; - do prédio referido, será desanexada uma parcela com a área de 293,20m<sup>2</sup>, por permuta com empresa confinante, em processo autónomo; - mas, do identificado prédio, 51,60 m<sup>2</sup> e 39,50 m<sup>2</sup> atravessam os prédios rústicos inscritos na matriz sob os artigos rústicos 10626 e 10628 e descritos na Conservatória do Registo Predial sob os n.ºs 8483 e 7276, respetivamente, propriedade da empresa Forestech Imobiliária, SA; - foi entretanto estabelecido acordo com a referida empresa no sentido da alienação das identificadas áreas para anexar aos prédios confinantes; - compete à Câmara Municipal a alienação de imóveis, de acordo com o disposto na alínea g), do n.º 1, do artigo 33º, do Anexo I, da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro; Proponho que a Câmara Municipal delibere aprovar a alienação à empresa Forestech Imobiliária, SA, pessoa coletiva n.º 506 855 147, com sede no Edifício Ambigroup, Rua do Janeiro, n.º 6, Arranhó, Arruda dos Vinhos, das seguintes parcelas de terreno, nas condições que se indicam: - 51,60 m<sup>2</sup> a desanexar do prédio inscrito na matriz predial urbana sob o artigo n.º 5311 da freguesia de Albergaria-a-Velha e Valmaior e omissa na Conservatória do Registo Predial de Albergaria-a-Velha, propriedade do Município de Albergaria-a-Velha, para anexar ao prédio rústico inscrito na matriz sob o artigo 10626 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 8483, pelo montante de 1.806€ (€35/m<sup>2</sup>), tendo sido objeto de avaliação por perito avaliador, conforme consta do relatório que integra o processo; - 39,50 m<sup>2</sup> a desanexar do prédio inscrito na matriz predial urbana sob o artigo n.º 5311 da freguesia de Albergaria-a-Velha e Valmaior e omissa na Conservatória do Registo Predial de Albergaria-a-Velha, propriedade do Município de Albergaria-a-Velha, para anexar ao prédio rústico inscrito na matriz sob o artigo 10628 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 7276, pelo montante de 1.382,50€ (35€/m<sup>2</sup>), tendo sido objeto de avaliação por perito avaliador, conforme consta do relatório que integra o processo; Os prédios e as parcelas de terreno objeto da presente proposta encontram-se assinalados nas plantas que se dão aqui como inteiramente reproduzidas, para todos os efeitos legais e cuja cópia fica anexa à presente proposta. Importa ainda referir que os prédios objeto de ordenamento local se encontram abrangidos por Plano Diretor Municipal de Ordenamento do Território – Plano

Diretor Municipal de Albergaria-a-Velha, para efeitos da disposição constante do artigo 7º do Decreto-Lei 555/99 de 16 de dezembro, na sua atual redação.”-----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar a proposta apresentada, cujas plantas que a acompanham dão-se aqui como inteiramente reproduzidas, para todos os efeitos legais e cuja cópia fica anexa à presente ata, fazendo parte integrante desta deliberação (Doc. 1 - fls 4). -----

**5. PROJETO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA (PMUS)** -----

De imediato, foi presente uma proposta do Sr. Presidente da Câmara Municipal, relativa ao projeto do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Albergaria-a-Velha, que se transcreve: “Considerando (que): 1.De acordo com a Lei de Bases do Clima, as Autarquias Locais devem desenvolver, no âmbito dos seus territórios, Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) que integrem serviços de mobilidade sustentável, nos termos do artigo 47.º, n.º 4 da Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro; 2.Este plano tem como objetivo estabelecer uma estratégia para a definição futura do modelo de mobilidade de um território, visando garantir a todos os cidadãos opções de mobilidade que permitam o acesso a destinos e serviços; melhorar a segurança rodoviária; reduzir a poluição atmosférica e sonora, as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e o consumo de energia; melhorar a eficiência e a relação custo-eficácia do transporte de pessoas e bens; contribuir para melhorar a atratividade e a qualidade do ambiente urbano e do design urbano para os benefícios dos cidadãos, da economia e da sociedade como um todo. 3.Em 12/02/2025, foi constituída uma Equipa Interna Multidisciplinar, com assessoria externa prestada pela OPT – Optimização e Planeamento de Transporte, S.A., visando um bom diagnóstico da realidade local, a avaliação dos riscos e da vulnerabilidade à mobilidade e segurança viária, a definição de compromissos e ações a implementar por etapas, a definição de métodos para monitorização do Plano e, entre outros, a proposta de melhoria dos serviços e equipamentos municipais em várias dimensões no âmbito da valorização da mobilidade. Fases de desenvolvimento do PMUS: Fase I - Caracterização e Diagnóstico; Fase II - Objetivos e Estratégia de Intervenção; Fase III - Plano de Ação; 4. Este projeto contou com a participação pública, tendo sido realizada uma sessão de participação pública em 05/06/2025, com mais de 80 participantes, divididos por grupos de trabalho e que apresentaram as suas conclusões na sessão. O documento final, incorporou as conclusões e contributos resultantes da sessão de participação pública. 5. A partir do diagnóstico da realidade local e do estudo técnico da mobilidade no concelho de Albergaria-a-Velha foi elaborado o projeto de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Albergaria-a-Velha (PMUS), estruturado em quatro eixos: Sistema Urbano, Modos Ativos, Transporte Público e Circulação, Estacionamento e Logística. 6. Este Plano reflete a visão do Município em matéria

de valorização e promoção do ambiente e sustentabilidade, tais como a Estratégia Municipal de Sustentabilidade e o Plano Municipal de Ação Climática, estando alinhado com os documentos estratégicos municipais, nomeadamente as Grandes Opções do Plano e o Orçamento Municipal para 2025, especialmente no que respeita ao Eixo 4 – valorização e promoção do ambiente, mobilidade e sustentabilidade, sendo um instrumento fundamental em termos de estratégia e de ações a executar nos próximos anos, sendo um pressuposto enquanto critério de elegibilidade no acesso a fontes de financiamento nacionais e europeias; 7.O projeto de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Albergaria-a-Velha (PMUS) segue sob documento Anexo I à presente proposta; Ainda (que): 8. Constituem atribuições dos Municípios a promoção do desenvolvimento e ordenamento do território, conforme previsto nas alíneas m) e n) do n.º 2 do artigo 23.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que aprova o Regime Jurídico das Autarquias Locais; 9. Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 33.º do citado diploma legal, compete à Câmara Municipal “elaborar e submeter à aprovação da Assembleia Municipal os planos necessários à realização das atribuições municipais”; 10.Nos termos da alínea h) do n.º 1 e n.º 2, alínea k) do artigo 25.º do citado diploma legal, compete à Assembleia Municipal “aprovar os planos e demais instrumentos estratégicos necessários à prossecução das atribuições do Município” e “pronunciar-se e deliberar sobre todos os assuntos que visem a prossecução das atribuições do Município”; PROPONHO QUE: – A Câmara Municipal delibere submeter à aprovação da Assembleia Municipal o projeto de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Albergaria-a-Velha (PMUS), que se junta como Anexo I.” --- A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar a proposta apresentada, dando-se o projeto de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Albergaria-a-Velha (PMUS) que a acompanha como inteiramente reproduzido na presente deliberação, para todos os efeitos legais e ficando uma cópia anexa à presente ata, fazendo parte integrante desta deliberação (Doc. 2 – fls 123). -----

**I.6 Livraria Municipal – MONOGRAFIA “ALBERGARIA-A-VELHA E O ACERDIAGADO DE VOUGA – COLECTÂNEA HISTÓRICA DOS SÉCULOS X A XVI – fixação de preço** -----

Considerando: - a relevância da Monografia Albergaria-a-Velha e o Arcediagado de Vouga: Coletânea Histórica dos Séculos X a XVI, que visa lembrar, pesquisar, registar e promover as origens de Albergaria-a-Velha; - as solicitações de munícipes que manifestam o gosto e intenção de adquirirem exemplares da monografia; - o interesse municipal; - a competência prevista na alínea e), do nº 1, do artigo 33º, do Anexo I, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, conjugada com o Capítulo III, Parte IV, em Observações, do Regulamento Municipal e Tabela de Taxas, Preços e Licenças do Município de Albergaria-a-Velha; a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, fixar em 25,00€ (IVA incluído) o preço

unitário de venda na Livraria Municipal da Monografia Albergaria-a-Velha e o Arcediagado de Vouga: Coletânea Histórica dos Séculos X a XVI. -----

**II.7 CONSOLIDAÇÃO DE MOBILIDADE INTERCARREIRAS NA CARREIRA E CATEGORIA DE ASSISTENTE TÉCNICO** -----

Nos termos do n.º 5, do artigo 99.º-A, da LTFP, aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na atual redação, a consolidação definitiva da mobilidade intercarreiras ou intercategorias nas autarquias é feita mediante proposta do dirigente máximo do serviço e decisão do responsável pelo órgão executivo. Neste âmbito, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar a proposta da Sr.ª Vereadora com competência delegada na área da Gestão de Recursos Humanos, Dr.ª Sandra Almeida, respeitante à consolidação definitiva de mobilidade interna intercarreiras da trabalhadora Maria Pinheiro Silva Mendes na carreira e categoria de Assistente Técnico, com efeitos ao dia 01.09.2025. -----

**II.8 CONSOLIDAÇÃO DE MOBILIDADE INTERCARREIRAS NA CARREIRA E CATEGORIA DE TÉCNICO SUPERIOR – LILIANA MARTA DA CUNHA ALMEIDA** -----

Nos termos do n.º 5, do artigo 99.º-A, da LTFP, aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na atual redação, a consolidação definitiva da mobilidade intercarreiras ou intercategorias nas autarquias é feita mediante proposta do dirigente máximo do serviço e decisão do responsável pelo órgão executivo. Neste âmbito, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar a proposta da Sr.ª Vereadora com competência delegada na área da Gestão de Recursos Humanos, Dr.ª Sandra Almeida, respeitante à consolidação definitiva de mobilidade interna intercarreiras da trabalhadora Liliana Marta da Cunha Almeida na carreira e categoria de Técnico Superior, com efeitos ao dia 01.09.2025. -----

**II.9 RECRUTAMENTO DE QUATRO TÉCNICOS SUPERIORES, EM REGIME DE CONTRATO DE TRABALHO EM FUNÇÕES PÚBLICAS POR TEMPO INDETERMINADO, PARA A DIVISÃO FINANCEIRA** -----

De acordo com o determinado do n.º 1, do artigo 4.º, do Decreto-Lei n.º 209/2009, de 3 de setembro, a competência para o recrutamento de trabalhadores para novos postos de trabalho é do Órgão Executivo. Desta forma e considerando a necessidade de contratação urgente de quatro trabalhadores da categoria de Técnico Superior, na modalidade de contrato de trabalho em funções públicas em regime de tempo indeterminado para integração na Divisão Financeira, para desempenho de funções nos serviços financeiros e de contabilidade, com carácter de urgência; Que existem no Mapa de Pessoal da autarquia os necessários postos de trabalho, existindo também no Orçamento do Município para 2025 a verba necessária aos referidos recrutamentos; a Câmara Municipal deliberou, por maioria, com duas abstenções dos

Srs. Vereadores Dr. Pedro Araújo e Dr. Pedro Pintor, autorizar o recrutamento de quatro trabalhadores para a categoria de Técnico Superior, para desempenho das funções caracterizadas no posto de trabalho, conforme mapa de pessoal, designadamente o exercício de funções consultivas, de estudo, planeamento, programação, avaliação e aplicação de métodos e processos de natureza técnica e ou científica na área de atuação e organização e tramitação de todas as operações necessárias à boa gestão financeira e contabilística do município, em regime de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, com recurso à lista de candidatos publicada no Diário da República, 2ª Série, n.º 159 de 20.08.2025, que se encontra válida. -----

**II.10 RECRUTAMENTO DE QUATRO ASSISTENTES TÉCNICOS, EM REGIME DE CONTRATO DE TRABALHO EM FUNÇÕES PÚBLICAS POR TEMPO INDETERMINADO - RATIFICAÇÃO** -----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o despacho do Sr. Presidente, exarado em 10 e setembro de 2025, nos termos do qual foi autorizado o recrutamento de quatro trabalhadores para a categoria de Assistente Técnico, para desempenho das funções inerentes aos postos de trabalho e que constam do mapa de pessoal, designadamente às de apoio administrativo e de aplicação de métodos e processos, com base em diretivas superiormente definidas e que corram pelo serviço, em regime de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, com recurso à lista de candidatos publicada no Diário da República, 2ª Série, n.º 11, de 16.01.2025. -----

**II.11 ABERTURA DE PROCEDIMENTO CONCURSAL PARA OCUPAÇÃO DE UM POSTO DE TRABALHO DE ASSISTENTE OPERACIONAL (APOIO EDUCATIVO) NOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO SOB GESTÃO DO MUNICÍPIO** -----

De acordo com a proposta da Sr.ª Vereadora com competência delegada na área da gestão de recursos humanos, datada de 05.09.2025, e ao abrigo da competência prevista no n.º 1 do artigo 4º do Decreto-Lei n.º 209/2009, de 3 de setembro, reunidos que estão os requisitos necessários, designadamente lugar no quadro de pessoal e verba orçamental, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, autorizar a abertura de procedimento concursal para ocupação de um posto de trabalho de Assistente Operacional (Apoio Educativo) nos estabelecimentos de ensino sob gestão do Município, para a Divisão de Educação e Ação Social, em regime de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, para candidatos detentores ou não de RJEP por tempo indeterminado, determinado ou determinável, nos termos dos n.ºs 4 e 6 do artigo 30º da LTFP e do artigo 10º da Lei n.º 12-A/2010, e para o exercício das seguintes funções: apoio aos docentes e restantes membros da

comunidade escolar nos estabelecimentos de ensino sob gestão do município, designadamente participando no acompanhamento das crianças e jovens durante o período de funcionamento das escolas, desempenhando tarefas de atendimento e encaminhamento de utilizadores da escola e controlando saídas e entradas; providenciar a limpeza, arrumação, conservação e boa utilização das instalações e do material e equipamento didático; assegurar o apoio nas refeições escolares; atividades de animação e apoio à família e na componente de apoio à família e o acompanhamento das crianças nos transportes sempre que necessário, entre outras.

**II.12 ABERTURA DE PROCEDIMENTO CONCURSAL PARA PROVIMENTO DO CARGO DE CHEFE DA DIVISÃO FINANCEIRA (DIREÇÃO INTERMÉDIA DE 2.º GRAU)**

De acordo com o estabelecido no n.º 1, do artigo 13.º, da Lei n.º 49/2012, de 29 de agosto, na sua atual redação, a composição do júri de recrutamento dos cargos de dirigentes é designada pela Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal, sendo desta a competência para a abertura do respetivo procedimento concursal. Neste âmbito, e considerando que: o Mapa de Pessoal da autarquia para o ano de 2025, aprovado na sessão ordinária de dezembro de 2024 da Assembleia Municipal, realizada no dia 13.12.2024, contempla o lugar de Chefe da Divisão Financeira (DF); foi apresentado, pelo atual Chefe de Divisão Financeira, pedido de cessação de Comissão de Serviço, tendo sido articulado com a Chefia que, por conveniência do serviço, se manterá em funções até à publicação da abertura do novo procedimento concursal em Diário da República; aquela Divisão reúne um conjunto de serviços, com competências específicas essenciais ao funcionamento da autarquia, na prossecução das suas mais variadas atribuições e competências em matéria financeira; é essencial assegurar a direção, programação, organização e coordenação das atividades e dos Recursos Humanos afetos à referida Unidade Orgânica, de forma a garantir o normal funcionamento dos serviços; a Câmara Municipal deliberou, por maioria, com duas abstenções dos Srs. Vereadores Dr. Pedro Araújo e Dr. Pedro Pintor, aprovar a proposta do Sr. Presidente, de 04 do mês de setembro em curso, determinando, nos termos e para efeitos do disposto nos artigos 20º e 21º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, na sua atual redação, aplicável à administração local pela Lei n.º 49/2012, de 29 de agosto, também na sua atual redação, a abertura de Procedimento Concursal tendo em vista o provimento do cargo de Chefe da Divisão Financeira (Direção Intermédia de 2.º grau), nas condições que a seguir se mencionam e nas que vierem a ser fixadas no aviso de abertura: Modalidade da Relação Jurídica de Emprego: Comissão de Serviço; Cargo: Direção Intermédia de 2.º grau; Habilitações Literárias: Licenciatura; Perfil: Licenciatura; quatro ou mais anos de experiência profissional em cargo ou carreira para cujo provimento seja exigível licenciatura; competência técnica e experiência profissional na área da Unidade Orgânica e na coordenação de serviço na mesma

área; aptidão para o exercício de funções de direção e coordenação de trabalho, para a promoção de uma gestão orientada para resultados e para a inovação; Competências de liderança, gestão e motivação de pessoas e de equipas. Mais foi deliberado, por maioria, com duas abstenções dos Srs. Vereadores Dr. Pedro Araújo e Dr. Pedro Pintor, submeter a composição do júri do procedimento concursal à apreciação e votação pela Assembleia Municipal, nos seguintes termos: Presidente: Dr.ª Telma Vidal Pereira, Diretora do Departamento Administrativo e Financeiro; Vogais Efetivos: Dr. Helder Gil Gomes da Silva, Chefe da Divisão de Gestão de Informação e Património Histórico e Dr.ª Sandra Cristina Martins de Figueiredo, Chefe da Divisão de Desenvolvimento Económico; Vogais Suplentes: Dr.ª Sónia Maria Pires de Almeida Valente, Chefe da Divisão de Educação e Ação Social e Dr. Rui Manuel Lopes da Silva, Chefe da Divisão de Cultura e Desporto. -----

### **III.13 MODIFICAÇÃO AO ORÇAMENTO (4.ª REVISÃO) E ÀS GRANDES OPÇÕES DO PLANO (4ª REVISÃO) DO ORÇAMENTO MUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE ALBERGARIA-A-VELHA PARA 2025** -----

Nos termos do disposto na alínea c), do n.º 1, do artigo 33.º, do Anexo I, da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, compete à Câmara Municipal elaborar e submeter à aprovação da Assembleia Municipal as revisões ao Orçamento e às Grandes Opções do Plano. Neste alinhamento, a Câmara Municipal deliberou, por maioria, com duas abstenções dos Srs. Vereadores Dr. Pedro Araújo e Dr. Pedro Pintor, submeter à apreciação e votação da Assembleia Municipal a Modificação ao Orçamento (4.ª Revisão) e às Grandes Opções do Plano (4ª Revisão) do Orçamento Municipal do Município de Albergaria-a-Velha para 2025, documento que, assinado e rubricado pela Câmara Municipal, se dá aqui como inteiramente reproduzido para todos os efeitos legais e que, de acordo com o disposto no n.º 1, do artigo 5º, do Decreto-Lei n.º 45362, de 21 de novembro de 1963, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 334/82, de 19 de agosto, fica arquivado na pasta anexa ao presente Livro de Atas. -----

### **IV.14 PROCESSO N.º 99/2025/ATIVIDADE NA VIA PÚBLICA COM PERTURBAÇÃO DE TRÂNSITO** -----

O Sr. Presidente colocou depois à consideração da Câmara Municipal a ratificação do seu despacho, exarado em 02 do mês em curso, nos termos do qual autorizou o corte parcial de via pública para substituição de máquina multibanco, na Av. Dr. Máximo de Albuquerque (frente ao Millennium BCP), na freguesia de Albergaria-a-Velha e Valmaior, no dia 06 de setembro de 2025, das 11:00h às 15:00h, a pedido da Urbanos Log, dada a impossibilidade da Câmara Municipal apreciar o assunto em tempo útil. -----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o referido despacho. -----

IV.15 **PROCESSO N.º 100/2025/ATIVIDADE NA VIA PÚBLICA COM PERTURBAÇÃO DE TRÂNSITO**

Continuando, o Sr. Presidente colocou à consideração da Câmara Municipal a ratificação do seu despacho, exarado em 02 de setembro em curso, nos termos do qual foi emitido parecer favorável à realização da 6.ª Etapa do Grande Prémio do Jornal de Notícias, no dia 04 de setembro de 2025, cujo traçado abrange o município, nas vias sob jurisdição municipal, a pedido da Notícias Ilimitadas, S.A., dada a impossibilidade da Câmara Municipal apreciar o assunto em tempo útil.

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o referido despacho.

IV.16 **PROCESSO N.º 104/2025/ATIVIDADE NA VIA PÚBLICA COM PERTURBAÇÃO DE TRÂNSITO**

Ato contínuo, o Sr. Presidente colocou à consideração da Câmara Municipal a ratificação do seu despacho, exarado em 02 do mês em curso, nos termos do qual autorizou a realização de procissão em honra do Senhor da Santa Cruz, na freguesia de Albergaria-a-Velha e Valmaior, no dia 14 de setembro de 2025, das 16:30h às 18:30h, a pedido de Maria de Lourdes Silva Tavares, dada a impossibilidade da Câmara Municipal apreciar o assunto em tempo útil.

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o referido despacho.

IV.17 **PROCESSO N.º 105/2025/ATIVIDADE NA VIA PÚBLICA COM PERTURBAÇÃO DE TRÂNSITO**

Continuando, o Sr. Presidente colocou à consideração da Câmara Municipal a ratificação do seu despacho, exarado em 08 do mês de setembro em curso, nos termos do qual autorizou o corte parcial da via pública para limpeza de telhado, na Rua Comendador Augusto Martins Pereira, em Frossos, freguesia de S. João de Loure e Frossos, nos dias 8 e 9 de setembro de 2025, das 08:30h às 18:30h, a pedido de Luís Manuel Bastos, Lda., dada a impossibilidade da Câmara Municipal apreciar o assunto em tempo útil.

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o referido despacho.

IV.18 **PROCESSO N.º 59/2025/RUÍDO**

Depois, o Sr. Presidente colocou à consideração da Câmara Municipal a ratificação do seu despacho, exarado no dia 20.08.2025, nos termos do qual foi deferida, com condições, a emissão de licença especial de ruído para a realização de casamentos, na Quinta da Fontoura,

lugar de Beduído, freguesia de Alquerubim, nos dias 23 e 30 de agosto de 2025, das 14:00h às 03:00h, a pedido da Quinta da Fontoura, Lda., dada a impossibilidade da Câmara Municipal apreciar o assunto em tempo útil. -----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o referido despacho. -----

#### IV.19 **PROCESSO N.º 60/2025/RUÍDO**-----

De imediato, o Sr. Presidente colocou à consideração da Câmara Municipal a ratificação do seu despacho, exarado no dia 29.08.2025, nos termos do qual foi deferida, com condições, a emissão de licença especial de ruído para a realização de casamentos na Quinta da Fontoura, lugar de Beduído, freguesia de Alquerubim, nos dias 06, 13 e 20 de setembro de 2025, das 14:00h às 03:00h, a pedido da Quinta da Fontoura, Lda., dada a impossibilidade da Câmara Municipal apreciar o assunto em tempo útil. -----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o referido despacho. -----

#### IV.20 **PROCESSO N.º 64/2025/RUÍDO**-----

Foi presente o processo n.º 64/2025/Ruído, de Elsa Maria Dias Branco, respeitante à emissão de licença especial de ruído no âmbito das festas em honra de São Miguel Arcanjo, a realizar no lugar de Pinheiro, freguesia de S. João de Loure e Frossos, nos dias 29 de setembro e 3, 4, 5 e 6 de outubro de 2025, com lançamento de artefactos pirotécnicos sem mecha acesa, nos dias 29 de setembro e 3, 4, 5 e 6 de outubro de 2025, ambos das 09:00h às 00:00h. -----

Considerando o cariz tradicional, cultural e pontual do evento, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, deferir o pedido de licença especial de ruído para o local, datas e horário propostos, condicionada às medidas de prevenção e redução do ruído indicadas pela requerente, ao cumprimento do Regulamento Geral do Ruído e condicionada à possibilidade legal e condicionantes de lançamento de artefactos pirotécnicos. -----

#### IV.21 **PROCESSO N.º 65/2025/RUÍDO**-----

De imediato, foi presente o processo n.º 65/2025/Ruído, de Raquel Sofia Sousa, Unipessoal, Lda. respeitante à emissão de licença especial de ruído para o evento Noite Branca, a realizar na Rua Mártires da Liberdade, em Albergaria-a-Velha, no dia 20 de setembro de 2025, das 20h à 01h. -----

Considerando o cariz benemérito e pontual do evento, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, deferir o pedido de licença especial de ruído para o local, data e horário propostos, condicionada às medidas de prevenção e redução do ruído indicadas pela

requerente, ao cumprimento do Regulamento Geral do Ruído e condicionada à possibilidade legal. -----

**IV.22 PROCESSO N.º 3/2025/PEDITÓRIOS** -----

Foi, depois, presente, o Processo n.º 3/2025/Peditórios, da Liga Portuguesa Contra o Cancro, respeitante à realização de ações de angariação de fundos e de sensibilização no Mercado Municipal "A Praça", no dia 18 de outubro de 2025. -----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, isentar o processo do pagamento das taxas (10€) devidas pela emissão da autorização, ao abrigo da alínea c), do n.º 1 e n.º 5, do artigo 30º do Regulamento Municipal e Tabela de Taxas, Preços e Licenças. -----

**IV.23 PROCESSO N.º 9/2025/ AUTORIZAÇÃO PARA LANÇAMENTO DE ARTEFACTOS PIROTÉCNICOS SEM MECHA ACESA** -----

Em seguida, foi presente um requerimento de Elsa Maria Dias Branco, a solicitar autorização prévia para lançamento de artefactos pirotécnicos sem mecha acesa, no lugar de Pinheiro, freguesia de S. João de Loure e Frossos, nos dias 29 de setembro e 3, 4, 5 e 6 de outubro de 2025, entre as 09:00h e as 00:00h, no âmbito das festas em honra de São Miguel Arcanjo. ----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, emitir a autorização prévia nas condições constantes do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro, na sua atual redação, bem assim do material a utilizar cumprir o disposto do artigo 67.º do citado diploma legal, devendo a empresa fornecedora declarar perante a Câmara Municipal o cumprimento dos requisitos impostos no citado Decreto-Lei, sugerindo-se a presença de um piquete dos Bombeiros aquando do lançamento do material, bem como o transporte do mesmo para o local somente nos dias e horas de lançamento. -----

**IV.24 PROCESSO N.º 371/2025/PUBLICIDADE** -----

Ato contínuo, foi presente o processo n.º 371/2025/Publicidade, da Matias Pereira Publicidade, Unipessoal, Lda., respeitante ao pedido de licenciamento de um painel publicitário sito na Rua das Lameirinhas (Rotunda do Mercado Municipal), freguesia de Albergaria-a-Velha e Valmaior, conforme documentos que constituem o processo. -----

Assegurada a audiência prévia da interessada, nos termos do Código do Procedimento Administrativo, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, indeferir o pedido de licenciamento, com base no parecer da Unidade de Planeamento, Ordenamento do Território e Reabilitação Urbana, de 24.07.2025, que se transcreve: "O requerente Matias Pereira Publicidade, Unipessoal Lda., pretende a instalação de um suporte publicitário no triângulo de interseção junto à Rua das Lameirinhas, na rotunda do Mercado Municipal, no centro da cidade de Albergaria-a-Velha, conforme delimitado nas imagens enviadas pelo requerente (ver figuras

1 e 2). Após analisados os elementos apresentados, informa-se o seguinte: A pretensão apresentada para a instalação de um novo suporte publicitário "mupi" no lugar referido, não é aconselhada, tendo em conta os critérios de ordenamento e integração paisagística previstos nas boas práticas de planeamento urbano, A rotunda em questão já se encontra significativamente ocupada por elementos publicitários, nomeadamente um mupi de grandes dimensões, outro de menor escala localizado no passeio adjacente, dois suportes publicitários de grande dimensão e vários outdoors de campanhas políticas. Este conjunto excessivo de estruturas visuais gera uma clara situação de poluição visual, comprometendo a leitura coerente do espaço urbano e a descaracterização da envolvente. Além das implicações estéticas, a acumulação destes elementos compromete a segurança rodoviária, sobretudo no que respeita à visibilidade nas zonas de atravessamento pedonal. A proximidade dos mupis às passadeiras e a sua volumetria introduzem obstáculos à perceção dos peões por parte dos condutores, aumentando o risco de acidentes. Segundo o n.º 3, do artigo 5.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, com as alterações atuais: "Não podem ser colocados nas vias públicas ou nas suas proximidades quadros, painéis, anúncios, cartazes, focos luminosos, inscrições ou outros meios de publicidade que possam confundir-se com os sinais de trânsito ou prejudicar a sua visibilidade ou reconhecimento ou a visibilidade nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos". Convém referir que, nos manuais técnicos de apoio à conceção de interseções, como os do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e da Infraestruturas de Portugal, as zonas de entrada de rotundas integram as denominadas Zonas de Influência de Interseções (ZIII), às quais se aplicam critérios rigorosos de segurança visual e de apoio à decisão do condutor. Nessas zonas, desaconselha-se fortemente a colocação de elementos verticais opacos (incluindo mupis), uma vez que podem comprometer o cone de visibilidade, reduzir o tempo de reação do condutor e dificultar a perceção antecipada da geometria da rotunda. Conclusão: Por todas as razões expostas, considera-se desaconselhável a instalação de mais um equipamento publicitário no local proposto, uma vez que importa salvaguardar o equilíbrio urbano e ambiental, bem como evitar interferências que possam desviar a atenção dos condutores e, conseqüentemente, comprometer a segurança rodoviária. Assim, submete-se esta análise à consideração superior, para a adequada apreciação e decisão final." -----

**V.25 REGULAMENTO DE APOIO AOS CONSUMOS DOMÉSTICOS DE ÁGUA, SANEAMENTO E RESÍDUOS URBANOS – CANDIDATURA** -----

Foi presente uma candidatura do titular do NIF n.º 118010778 ao Regulamento do Apoio aos Consumos Domésticos de Água, Saneamento e Resíduos Urbanos. -----

Lida a informação da Divisão de Educação e Ação Social, de 10 do corrente mês de agosto, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar a candidatura, da qual resulta um

apoio mensal de 10,00€, a iniciar em setembro de 2025 e a terminar em agosto de 2026, sendo o pagamento efetuado com cariz bimensal, nos termos do n.º 1 do artigo 8º do citado Regulamento de Apoio aos Consumos Domésticos de Água, Saneamento e Resíduos Urbanos.

V.26 **REGULAMENTO DE APOIO AOS CONSUMOS DOMÉSTICOS DE ÁGUA, SANEAMENTO E RESÍDUOS URBANOS - CANDIDATURA**

Ato contínuo, foi presente uma candidatura do titular do NIF n.º 114943575 ao Regulamento do Apoio aos Consumos Domésticos de Água, Saneamento e Resíduos Urbanos. Lida a informação da Divisão de Educação e Ação Social, de 10 do corrente mês de agosto, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar a candidatura, da qual resulta um apoio mensal de 10,00€, a iniciar em novembro de 2025 e a terminar em outubro de 2026, sendo o pagamento efetuado com cariz bimensal, nos termos do n.º 1 do artigo 8º do citado Regulamento de Apoio aos Consumos Domésticos de Água, Saneamento e Resíduos Urbanos.

Os Senhores Vereadores Dr. Pedro Araújo e Dr. Pedro Pintor informaram que se iam ausentar da reunião, não discutindo, nem votando o ponto 27, em virtude de serem filiados no partido político requerente, o que, de imediato, aconteceu, em cumprimento do disposto no art.º 69º, do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

VI.27 **CEDÊNCIA DO SALÃO DA BIBLIOTECA MUNICIPAL**

Continuando, o Sr. Presidente colocou à consideração da Câmara Municipal a ratificação do seu despacho, exarado em 10 de setembro em curso, nos termos do qual foi autorizada a cedência do salão da Biblioteca Municipal, com isenção de taxas, no dia 13.09.2025, das 14h às 19h, para realização de uma iniciativa política enquadrada nas próximas eleições autárquicas, a pedido da Comissão Política de Secção do PSD de Albergaria-a-Velha, dada a impossibilidade da Câmara Municipal apreciar o assunto em tempo útil.

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o referido despacho.

De imediato, os Senhores Vereadores Dr. Pedro Araújo e Dr. Pedro Pintor regressaram ao Salão Nobre, reassumindo as suas funções.

VI.28 **SUBSÍDIO**

Vem o Grupo Folclórico e Etnográfico de Albergaria-a-Velha solicitar o apoio da Câmara Municipal no âmbito das deslocações e interações com Grupos de Folclore de Espanha, indicando: - a deslocação a La Parrilla, de 21 a 23 de junho, com a participação no Festival do

Grupo Asociacion Cultural Valdalar, no âmbito da permuta iniciada no ano passado, até como contrapartida da presença deste Grupo no Festival Internacional de Folclore, realizado em agosto de 2024, em Albergaria-a-Velha, com o custo da viagem associado de € 1.650,00; a deslocação a Tarazona de La Mancha, de 12 a 14 de setembro, com vista à participação no Festival do Grupo Matachines Asociacion Cultural e Folclórica, tendo esta interação iniciado no presente ano, nomeadamente através da sua presença no XL Festival Internacional de Folclore, realizado em agosto findo, cujo valor corresponderá a € 2.850,00, conforme orçamento anexo. -----

Lida a informação do Chefe da Divisão de Cultura e Desporto, de 12 de setembro em curso, e de acordo com a alínea u), do nº 1, do artigo 33º, do Anexo I, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, e com o Plano de Apoio ao Desenvolvimento do Associativismo Desportivo e Cultural – Programa de Apoio à Cultura e Criatividade (PACC), concretamente subprograma 4 - Apoio à participação em grandes eventos e intercâmbios culturais, sendo que, no caso de participações em grandes eventos ou intercâmbios culturais na Europa, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, apoiar o Grupo até 60% do valor total do custo, no máximo de € 4.500,00, destinado a viagem/estadia/participação, mediante a exibição dos documentos comprovativos da despesa. -----

#### VI.29 **SUBSÍDIOS ANUAIS 2025 – CANDIDATURAS** -----

Foi presente uma informação da Divisão de Cultura e Desporto, de 12 do corrente mês, dando conta que a Associação dos Amigos das Escolas Cultura e Recreio de Loure, a Associação Cultural Recreativa Carnaval Albergaria-a-Velha e a Banda Recreativa União Pinheirense apresentaram as suas candidaturas ao apoio, no âmbito do PACC, tendo a Câmara Municipal, na sua reunião de 07/08/2025, deliberado autorizar a submissão após prazos para o efeito. Analisadas as candidaturas apresentadas referentes à atividade no ano de 2024, bem como o plano de atividades e orçamento para o ano de 2025, no âmbito do Programa de Apoio à Cultura e Criatividade – PACC – do Município de Albergaria-a-Velha, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos da alínea u), do ponto nº 1, do artigo 33º, do Anexo I, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, atribuir os subsídios que se indicam: Associação dos Amigos das Escolas Cultura e Recreio de Loure – 500€; Associação Cultural Recreativa Carnaval Albergaria-a-Velha – 4.000€; Banda Recreativa União Pinheirense – 9.500€. -----

#### VI.30 **SUBSÍDIO DA ÉPOCA DESPORTIVA 2024/2025 - CANDIDATURA**

Em seguida, foi presente uma informação da Divisão de Cultura e Desporto, de 12 do corrente mês, dando conta que a coletividade Clube Recreativo e Cultural Sanjoanense apresentou a sua candidatura ao apoio, no âmbito do PADAF, tendo a Câmara Municipal, na sua reunião de

07/08/2025, deliberado autorizar a submissão após prazos para o efeito. Analisada a candidatura apresentada referente à época desportiva 2024/2025, no âmbito do Programa de Apoio ao Desporto e Atividades Físicas – PADAF – do Município de Albergaria-a-Velha, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos da alínea u), do ponto nº 1, do artigo 33º, do Anexo I, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, bem assim do n.º 3 do artigo 46.º da Lei n.º 5/2007 de 16 de janeiro, apoiar o Clube Recreativo e Cultural Sanjoanense com um subsídio do montante de 14.000€, titulado por contrato-programa de desenvolvimento desportivo, cuja minuta aprovou. -----

VI.31 **SUBSÍDIOS DA ÉPOCA DESPORTIVA 2025/2026 – PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO** ---

Depois, foi presente uma comunicação do Sport Clube Alba, na qual informa que, fruto do desenvolvimento da sua atividade, bem como da manutenção física dos jovens que os procuram para a prática do desporto, assumiu compromissos que, com algumas dificuldades, vai cumprindo, mas está com dificuldade em gerir os compromissos de tesouraria. Para tal, vem solicitar um adiantamento, no montante de € 20.000,00, a ser pago entre setembro e dezembro, por conta do subsídio anual que vier a ser atribuído para a época desportiva 2025/2026, no âmbito do Programa de Apoio ao Desporto e Atividades Físicas (PADAF), tendo sido atribuído a esta coletividade desportiva o valor de € 49.900,00 na época anterior 2024/2025. -----

Ao abrigo do disposto na alínea u), do nº 1, do artigo 33º, do Anexo I, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, apoiar a requerente, antecipando parte do montante do subsídio anual, no âmbito do PADAF, concedendo 5.000€/mês nos meses de setembro a dezembro de 2025, a fim de assegurar a atividade da coletividade na presente época desportiva. Aquando da atribuição do subsídio anual, dever-se-á efetuar o respetivo acerto entre a verba antecipada e o valor a atribuir no âmbito do Programa de Apoio ao Desporto e Atividades Físicas (PADAF), podendo haver lugar a restituição, se for caso disso, nos termos de legislação própria, devendo, para o efeito, ser celebrado contrato-programa de desenvolvimento desportivo, nos termos do Decreto-Lei nº 273/2009, de 1 de outubro. -----

VI.32 **SUBSÍDIO** -----

Em seguida, foi presente uma comunicação do Clube de Albergaria, dando conta que, com a conclusão dos trabalhos de construção do relvado sintético no seu Complexo Desportivo, se encontra agora na fase de aquisição e colocação dos equipamentos indispensáveis para o funcionamento pleno da instalação e atividades aí realizadas, bem como da realização de outros trabalhos para a sua integral utilização, pelo que necessita de: - adquirir módulos de contentores devidamente adaptados para utilizar como balneários para treinos e jogos

absolutamente essenciais para futura homologação por parte das entidades competentes (Associação e Federação), cujos custos rondam aproximadamente 35.000,00€; - realizar outros trabalhos para dar suporte aos requisitos que este tipo de infraestrutura exige, tais como: instalação do sistema de iluminação, vedações, captações de água para banhos (furo) e rega (poço), trabalhos de construção de muros de suporte, ligações às redes de água e eletricidade, águas residuais e pluviais, cujos custos rondam aproximadamente 80.000,00€. Dado não ter capacidade financeira para suportar, na íntegra, estas despesas, vem solicitar o apoio da Câmara Municipal. -----

Considerando que: - a Câmara Municipal apoiou o Clube de Albergaria na construção do Complexo Desportivo do Clube de Albergaria, com a construção de um campo de futebol 11 com relvado sintético e sistema de iluminação *LED*, conforme deliberação da reunião de 07 de março de 2024; - nos termos do ponto 6. Cedência de terreno, apoio à construção de raiz, aquisição, ampliação, remodelação ou adaptação de edifício do PADAF – Programa de Apoio ao Desporto e Atividades Físicas, a Câmara Municipal poderá apoiar o solicitado, devendo o apoio ser contabilizado para efeitos de avaliação dos apoios concedidos a cada associação; - incumbe às autarquias locais a promoção e a generalização da atividade física, enquanto instrumento essencial para a melhoria da condição física, da qualidade de vida e da saúde dos cidadãos, nomeadamente através de programas que visam criar espaços públicos aptos para a atividade física, incentivar a integração da atividade física nos hábitos de vida quotidianos, bem como a adoção de estilos de vida ativa e promover a conciliação da atividade física com a vida pessoal, familiar e profissional; - as autarquias locais promovem o desenvolvimento da atividade física e do desporto em colaboração com as instituições de ensino, as associações desportivas e as demais entidades, públicas ou privadas, que atuam nestas áreas, aliás, conforme até previsto no contrato-programa celebrado entre o Município e o Clube de Albergaria, aquando da atribuição do apoio para a instalação do relvado sintético, onde se pretende agora instalar o equipamento solicitado, como contrapartida de interesse público, sempre que solicitado e nos termos a combinar entre as partes, ceder gratuitamente o Complexo Desportivo do Clube de Albergaria para a dinamização de atividades promovidas e/ou organizadas em parceria com o Município de Albergaria-a-Velha; - nos termos da alínea u) do nº 1, do artigo 33º, do Anexo I, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, compete à Câmara Municipal deliberar apoiar/promover atividades de natureza social, cultural, educativa, desportiva, recreativa ou outra de interesse para o município; a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, prestados que foram alguns esclarecimentos pelo Sr. Presidente, apoiar o Clube de Albergaria no ora solicitado, comparticipando em 30% das despesas decorrentes com a aquisição dos módulos de contentores devidamente adaptados, mediante a exibição dos documentos comprovativos da despesa. -----

VI.33 **FREQUÊNCIA DA PISCINA MUNICIPAL DE ALBERGARIA-A-VELHA - ISENÇÃO DE TAXAS**

Foi, depois, presente o processo respeitante ao pedido de frequência da atividade de regime livre na Piscina Municipal de Albergaria-a-Velha, com isenção de taxas, pela requerente e moivos que constam do processo (MGD 1679/2025).

Tendo em conta que a Piscina tem horários para a prática de regime livre e que se encontra comprovada a insuficiência económica da interessada, conforme informação dos Serviços de Ação Social, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, isentar a requerente do pagamento das taxas devidas pela frequência, em regime livre, da Piscina Municipal de Albergaria-a-Velha, ao abrigo do disposto no nº 4, do artigo 30º do Regulamento Municipal e Tabela de Taxas, Preços e Licenças do Município de Albergaria-a-Velha.

VII.34 **"2018/35 - 7/25 - ARRUAMENTO DE LIGAÇÃO DA RUA DO HOSPITAL À RUA CASTRO MATOSO - 2ª FASE (AVENIDA D. TERESA)" - AUTO DE MEDIÇÃO N.º 3 DE TRABALHOS CONTRATUAIS**

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 3 de trabalhos contratuais da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa Paviazeméis - Pavimentações de Azeméis, Lda., no montante de 34.048,32€, bem assim autorizar o consequente pagamento.

VII.35 **"2022/18 - REGENERAÇÃO URBANA - SÃO JOÃO DE LOURE - ZONA ENVOLVENTE AO EDIFÍCIO DA JUNTA DE FREGUESIA" - AUTO DE MEDIÇÃO N.º 5 DE TRABALHOS CONTRATUAIS**

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 5 de trabalhos contratuais da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa Paviazeméis - Pavimentações de Azeméis, Lda., no montante de 44.417,55€, bem assim autorizar o consequente pagamento.

VII.36 **"2022/18 - REGENERAÇÃO URBANA - SÃO JOÃO DE LOURE - ZONA ENVOLVENTE AO EDIFÍCIO DA JUNTA DE FREGUESIA" - AUTO DE MEDIÇÃO N.º 1 DE TRABALHOS COMPLEMENTARES N.º 2**

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 1 de trabalhos complementares n.º 2 da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa

Paviazeméis – Pavimentações de Azeméis, Lda., no montante de 8.347,00€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.37 **“2022/18 – REGENERAÇÃO URBANA – SÃO JOÃO DE LOURE – ZONA ENVOLVENTE AO EDIFÍCIO DA JUNTA DE FREGUESIA” – AUTO DE MEDIÇÃO N.º 1 DE TRABALHOS COMPLEMENTARES N.º 3** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 1 de trabalhos complementares n.º 3 da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa Paviazeméis – Pavimentações de Azeméis, Lda., no montante de 1.250,00€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.38 **“2022/18 – REGENERAÇÃO URBANA – SÃO JOÃO DE LOURE – ZONA ENVOLVENTE AO EDIFÍCIO DA JUNTA DE FREGUESIA” – AUTO DE MEDIÇÃO N.º 2 DE TRABALHOS COMPLEMENTARES N.º 1** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 2 de trabalhos complementares n.º 1 da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa Paviazeméis – Pavimentações de Azeméis, Lda., no montante de 132,75€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.39 **“2025/24 – ESTRADA DE VALMAIOR / ACORES – RUA DOS ACORES” – AUTO DE MEDIÇÃO N.º 2 DE TRABALHOS CONTRATUAIS** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 2 de trabalhos contratuais da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa Alvorada Tranquila, Lda., no montante de 75.958,00€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.40 **“2024/11 – REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO EDUCATIVO DE ANGEJA” – AUTO DE MEDIÇÃO N.º 2 DE TRABALHOS CONTRATUAIS** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 2 de trabalhos contratuais da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa 4Energy – Comércio e Instalações Técnica, Lda., no montante de 100.978,45€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.41 **"2024/54 - REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO EDUCATIVO DE ALQUERUBIM" - AUTO DE MEDIÇÃO N.º 1 DE TRABALHOS CONTRATUAIS** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 1 de trabalhos contratuais da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa Meraky Engenharia e Construção, Lda., no montante de 19.994,76€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.42 **"2021/77 - ESTRATÉGIA LOCAL DE HABITAÇÃO - CONSTRUÇÃO EM TERRENO DO MUNICÍPIO NO ALTO DE ASSILHÓ" - AUTO DE MEDIÇÃO N.º 4 DE TRABALHOS CONTRATUAIS** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 4 de trabalhos contratuais da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa 4Energy - Comércio e Instalações Técnicas, Lda., no montante de 1.042,44€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.43 **"2024/13 - REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO EDUCATIVO DAS LAGINHAS" - AUTO DE MEDIÇÃO N.º 6 DE TRABALHOS CONTRATUAIS** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 6 de trabalhos contratuais da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa 4Energy - Comércio e Instalações Técnicas, Lda., no montante de 231.666,65€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.44 **"2021/21 - PAVILHÃO POLIDESPORTIVO DA BRANCA - BENEFICIAÇÃO" - AUTO DE MEDIÇÃO N.º 3 DE TRABALHOS CONTRATUAIS** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o auto de medição n.º 3 de trabalhos contratuais da obra indicada em epígrafe, adjudicada à empresa 4Energy - Comércio e Instalações Técnicas, Lda., no montante de 81.091,33€, bem assim autorizar o consequente pagamento. -----

VII.45 **"2024/54 - REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO EDUCATIVO DE ALQUERUBIM" - APROVAÇÃO CONDICIONAL DO DESENVOLVIMENTO DO PSS - RATIFICAÇÃO** -----

O Sr. Presidente colocou à consideração da Câmara Municipal a ratificação do seu despacho, exarado em 03 de setembro em curso, nos termos do qual foi aprovado condicionalmente o

Desenvolvimento do Plano de Segurança e Saúde no trabalho para a fase de execução da obra identificada em epígrafe, adjudicada à empresa Meraky Engenharia e Construção, Lda., dada a impossibilidade da Câmara Municipal apreciar o assunto em tempo útil. -----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, nos termos do n.º 3 do art.º 35, do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, ratificar o referido despacho.

VII.46 **"2024/18 - CAMPO DE TÊNIS DE ALBERGARIA-A-VELHA" - TRABALHOS COMPLEMENTARES N.º 1** -----

A empreitada "2024/18 - Campo de Ténis de Albergaria-a-Velha" foi adjudicada à empresa 4Energy - Comércio e Instalações Técnicas, Lda., pelo montante de 228.400€ e com um prazo de execução de 120 dias, tendo o seu início a 01 de março de 2025, com a aprovação do PSSO. De acordo com a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro em curso, constatou-se, no decurso dos trabalhos, a necessidade de execução de trabalhos complementares resultantes da avaliação a aspetos construtivos e ainda na execução de algumas tarefas consideradas relevantes. Referem, pois, a necessidade de demolição de dois patamares da bancada, a qual revelou que os muros de encontro das bancadas não têm sapata, estando assentes sobre terreno natural, não se encontrando, pois, assegurada a estabilidade das mesmas e a conseqüente segurança dos utentes, entendendo a Fiscalização que os muros deverão ser demolidos e criados novos, em betão armado, com sapata para o interior. Assim, os trabalhos complementares não previstos apresentam um custo de 1.880€, correspondendo a 0,83% do valor do contrato. De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 374º do CCP, o prazo de execução é proporcionalmente prorrogado em 1 dia, sendo necessária a atualização do programa de trabalhos e cronograma financeiro da obra. ---

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar os trabalhos complementares, nos termos da informação técnica e de acordo com o mapa de medições anexo à mesma, bem como prorrogar o prazo de execução da obra em 1 dia, devendo ser promovida a atualização do programa de trabalhos e cronograma financeiro da obra. -----

VII.47 **"2024/13 - REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO EDUCATIVO DAS LAGINHAS" - TRABALHOS A MAIS** -----

A empreitada "2024/13 - Requalificação do Centro Educativo das Laginhas" foi adjudicada à empresa 4Energy - Comércio e Instalações Técnicas, Lda., pelo montante de 489.000€ e com um prazo de execução de 180 dias, tendo o seu início a 21 de fevereiro de 2025, com a aprovação do PSSO. De acordo com a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro em curso, constatou-se, no decurso dos trabalhos, a necessidade de execução de trabalhos complementares resultantes da avaliação dos aspetos construtivos, de infraestruturas e ainda na execução de algumas tarefas consideradas

relevantes, conforme avaliação da Fiscalização da obra. Referem, pois, a necessidade de execução de trabalhos complementares não previstos, no montante de 51.315,38€, correspondendo a 10,49% do montante do contrato (preços de contrato - 5.741,40 - 1,17%; preços propostos 45.573,98€ - 9,32%). Destacam as infiltrações presentes no gabinete da Escola Básica, que comprometiam a integridade estrutural e conforto do espaço, perdendo a eficiência energética assim como a proliferação de fungos, afetando a qualidade do ar interior, devendo ser executada picagem das paredes com salitre e aplicação de reboco. Destacam ainda a necessidade de aplicação de isolamento contra a humidade, através da aplicação manual de verniz epóxi de dois componentes sobre pavimento interior de betão. De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 374º do CCP, o prazo de execução da obra é proporcionalmente prorrogado em 19 dias, sendo necessária a atualização do programa de trabalhos e cronograma financeiro da obra. -----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar os trabalhos complementares, nos termos da informação técnica e de acordo com o mapa de medições anexo à mesma, bem como prorrogar o prazo de execução da obra em 19 dias, devendo ser promovida a atualização do programa de trabalhos e cronograma financeiro da obra. -----

VII.48 **"2024/13 - REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO EDUCATIVO DAS LAGINHAS" - TRABALHOS A MENOS** -----

A empreitada "2024/13 - Requalificação do Centro Educativo das Laginhas" foi adjudicada à empresa 4Energy - Comércio e Instalações Técnicas, Lda., pelo montante de 489.000€ e com um prazo de execução de 180 dias, tendo o seu início a 21 de fevereiro de 2025, com a aprovação do PSSO. De acordo com a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro em curso, constatou-se, no decurso dos trabalhos, a necessidade de adaptação de alguns trabalhos, devido ao agravamento das condições dos taludes e das áreas de intervenção, resultante dos intensos incêndios ocorridos no concelho em setembro do pretérito ano, originando adaptações não previstas no projeto inicial, designadamente trabalhos adicionais que basearam informação autónoma e trabalhos a menos descritos no mapa de medições que integra o processo, no montante de 6.107,20€, que correspondem a 1,25% do montante do contrato. -----

A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar os trabalhos a menos, nos termos da informação técnica e de acordo com o mapa de medições anexo à mesma. -----

VII.49 **"2021/77 - ESTRATÉGIA LOCAL DE HABITAÇÃO - CONSTRUÇÃO EM TERRENO DO MUNICÍPIO NO ALTO DE ASSILHÓ" - PLANO DE TRABALHOS E CRONOGRAMA FINANCEIRO ATUALIZADOS** -----

Após análise do parecer da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, e considerando que o Plano de Trabalhos e Cronograma Financeiro apresentados pela empresa adjudicatária da empreitada em epígrafe, 4Energy, Comércio e Instalações Técnicas, Lda., reúnem as condições necessárias à sua aprovação, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar os referidos documentos atualizados. -----

**VII.50 "2021/54 - ESTRATÉGIA LOCAL DE HABITAÇÃO - REABILITAÇÃO DE HABITAÇÃO SOCIAL DO MUNICÍPIO JUNTO À MISERICÓRDIA" - PLANO DE TRABALHOS E CRONOGRAMA FINANCEIRO ATUALIZADOS** -----

Após análise do parecer da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, e considerando que o Plano de Trabalhos e Cronograma Financeiro apresentados pela empresa adjudicatária da empreitada em epígrafe, 4Energy, Comércio e Instalações Técnicas, Lda., reúnem as condições necessárias à sua aprovação, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar os referidos documentos atualizados. -----

**VII.51 "2022/64 - ESTRATÉGIA LOCAL DE HABITAÇÃO - REABILITAÇÃO DE HABITAÇÃO SOCIAL PROPRIEDADE DO MUNICÍPIO" - PLANO DE TRABALHOS E CRONOGRAMA FINANCEIRO ATUALIZADOS** -----

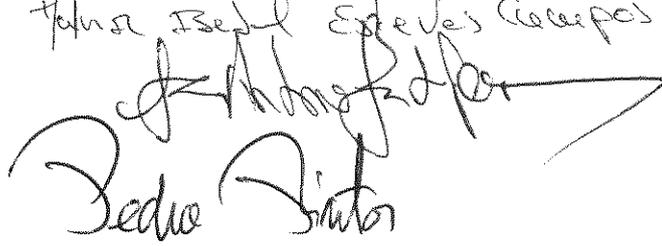
Após análise do parecer da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 de setembro de 2025, e considerando que o Plano de Trabalhos e Cronograma Financeiro apresentados pela empresa adjudicatária da empreitada em epígrafe, 4Energy, Comércio e Instalações Técnicas, Lda., Lda. reúnem as condições necessárias à sua aprovação, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar os referidos documentos atualizados. -----

**VII.52 "2025/56 - LARGO DA CAPELA DE SANTA ANA - 2ª FASE" - PROJETO DE EXECUÇÃO** -----

Lida a informação da Divisão de Obras Municipais, Equipamentos e Vias, de 12 do corrente mês de setembro, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar o projeto de execução da obra de "2025/56 - Largo da Capela de Santa Ana - 2ª Fase", o qual integra os seguintes elementos processuais: - mapa de quantidades e estimativa orçamental, no montante de 306.500€, a acrescer IVA à taxa legal em vigor; - arquitetura, incluindo peças escritas com memória descritiva e caderno técnico de encargos, peças desenhadas com levantamento topográfico, plano geral, modelação do terreno, pavimentação, sinalização, pormenores de ancoragem e outros. Nesta especialidade são definidos o objeto da intervenção e os objetivos a alcançar, com os respetivos enquadramentos urbanísticos e definição da proposta e caracterização das soluções e reintegração de resíduos; - plano de saúde e segurança, incluindo peças escritas com termo de responsabilidade do autor e PSS; - plano de

prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição, incluindo peças escritas com termo de responsabilidade do autor e PPGRCD. -----

E não havendo mais assuntos a tratar, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar em minuta, para efeitos da sua imediata excoeuriedade, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 57º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, as deliberações a que correspondem os pontos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51 e 52 da Ordem do Dia, após o que o Sr. Presidente da Câmara Municipal declarou a reunião encerrada, eram 09:30 horas, e para constar e demais efeitos se lavrou a presente ata, que vai ser assinada pelo Sr. presidente da Câmara Municipal, por todos os membros que assim o pretendam e por mim, Isabel Esteves Gonçalves Cruz, Chefe de Unidade, que a redigi. -----

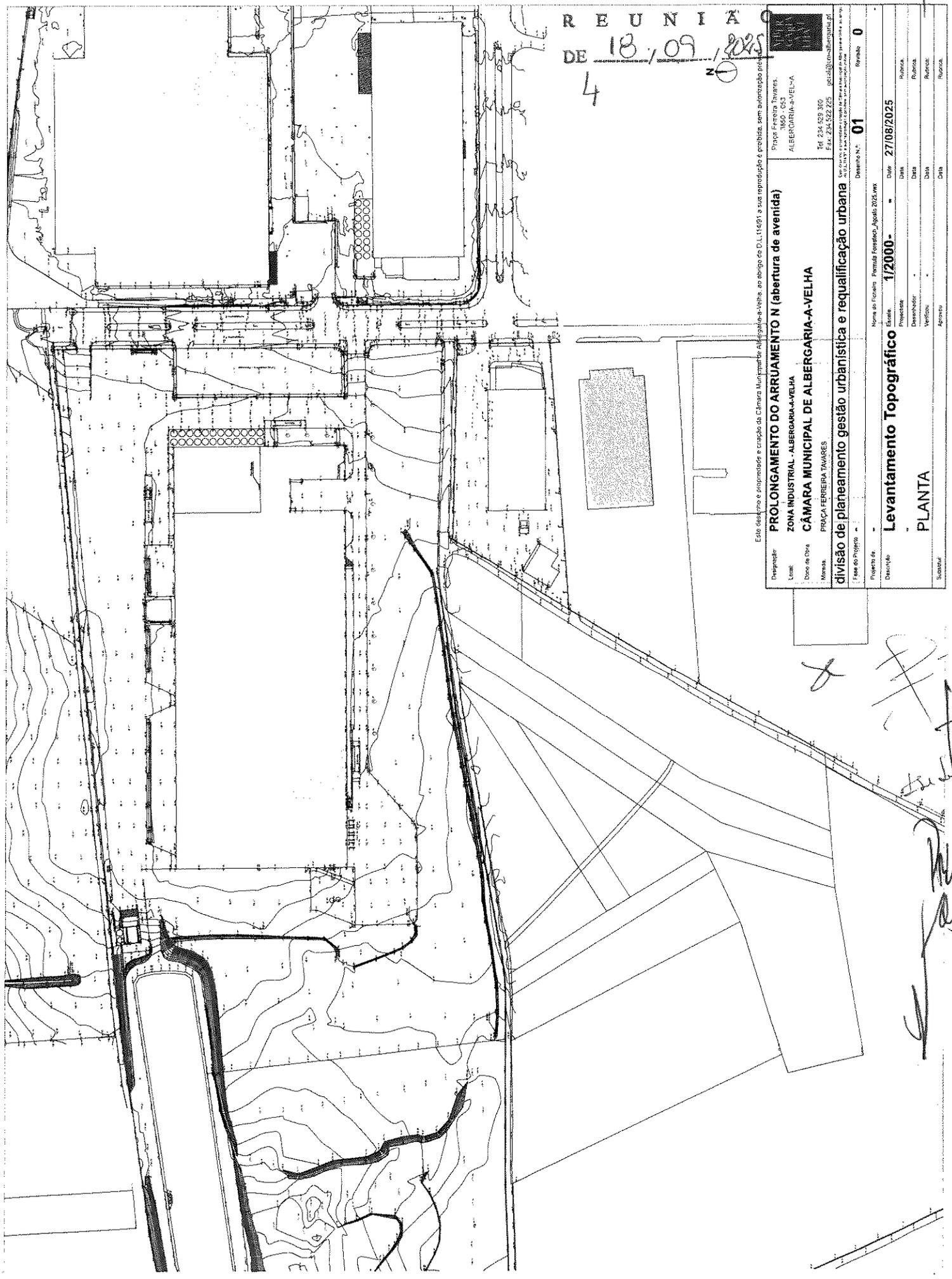
  
Isabel Esteves Gonçalves Cruz  
  
Pedro Pinto  
  
João Amador  
  
Sr. Isabel



1



REUNIA  
DE 18/09/2025  
4



Este desenho e propriedade e criação da Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha. ao abrigo da D.L. 143/91 a sua reprodução é proibida, sem autorização prévia.

Projeto: Ferreira Tavares.  
ALBERGARIA-A-VELHA  
Tel. 234 628 300  
Fax: 234 622 225  
geral@cm-albergaria.pt

Projeto de: **PROLONGAMENTO DO ARRUAMENTO N (abertura de avenida)**  
Local: **ZONA INDUSTRIAL - ALBERGARIA-A-VELHA**  
Dona da obra: **CÂMARA MUNICIPAL DE ALBERGARIA-A-VELHA**  
Morada: **PRAÇA FERREIRA TAVARES**  
Divisão de planeamento gestão urbanística e requalificação urbana

Desenho N.º: **01** (revisto) **0**

Norma de Escala: **Fornada Engenheiro, Agosto 2015, avc**

Desenho de:	Escala:	Data:
Desenho de:	1/2000	27/08/2025
Projectista:	Desenhador:	Rubrica:
Verificador:	Revisor:	Rubrica:
Aprovar:	Data:	Rubrica:

**Levantamento Topográfico**  
**PLANTA**

*[Handwritten signatures and notes]*







**CEDÊNCIAS**  
Município de Albergaria-a-Velha  
venda à Forestech

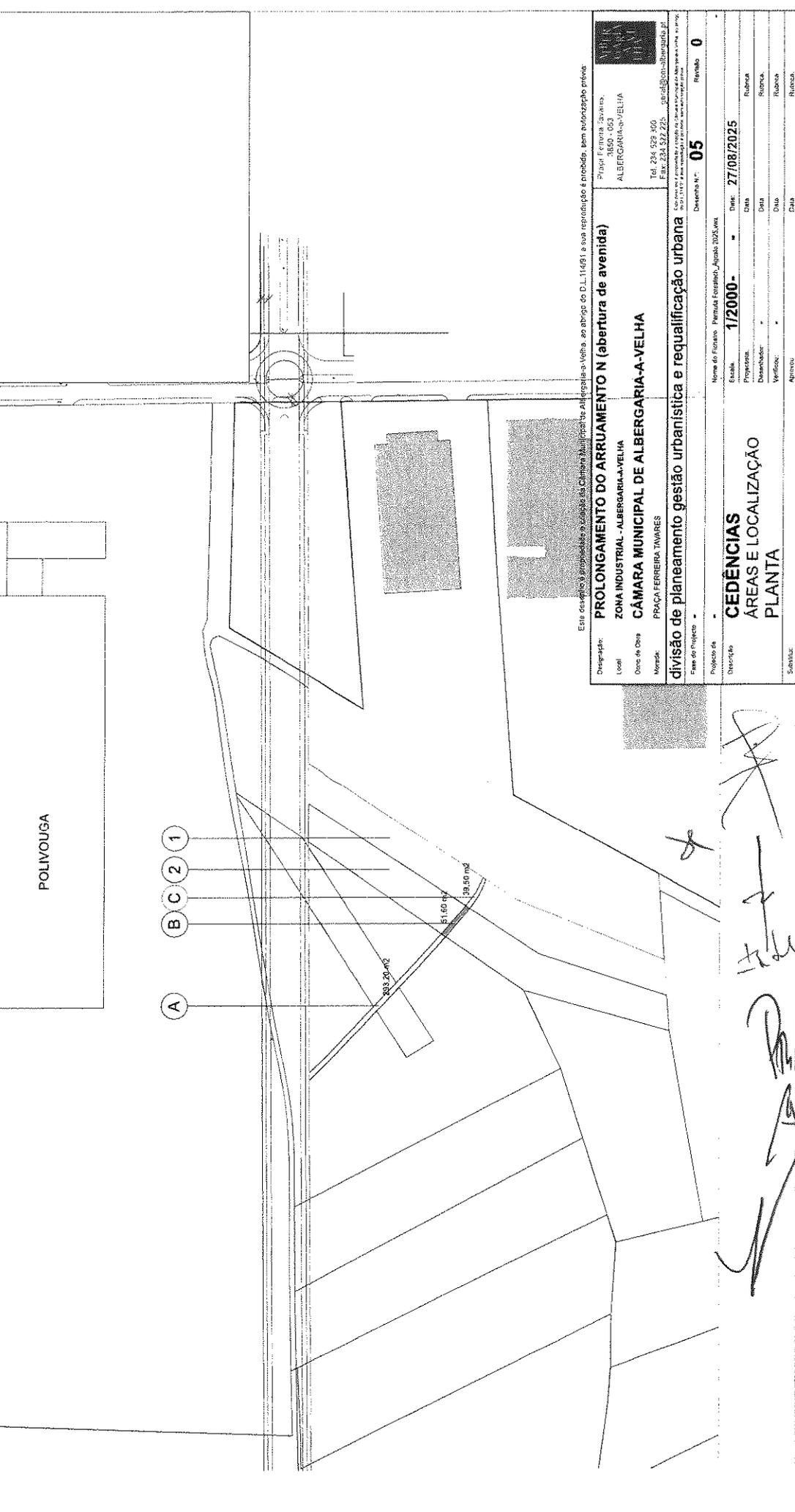
Forestech imobiliária S.A.  
área final

<b>C</b>	MUNICÍPIO CRP Art.º municipal R-5311	39,50 m <sup>2</sup> Omissão	FORESTECH 4098,55 m <sup>2</sup> CRP 8483 Art.º municipal R-10626
<b>B</b>	MUNICÍPIO CRP Art.º municipal R-5311	51,60 m <sup>2</sup> Omissão	FORESTECH 4219,60 m <sup>2</sup> CRP 7276 Art.º municipal R-10626
<b>A</b>	MUNICÍPIO CRP Art.º municipal R-5311	384,30 m <sup>2</sup> Omissão	N.º Cartão S.º Cartão L.º Cartão E.º Vários proprietários W.º Vários proprietários

**Total 293,20 m<sup>2</sup>**

ÁREA REMANESCENTE

**MUNICÍPIO DE ALBERGARIA-A-VELHA**



Este estudo é propriedade e utilização da Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, ao abrigo do D.L. 114/81 e sua reprodução é proibida, sem autorização prévia.

**PROLONGAMENTO DO ARRUAMENTO N (abertura de avenida)**

**ZONA INDUSTRIAL - ALBERGARIA-A-VELHA**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE ALBERGARIA-A-VELHA**  
PRACA FERREIRA TAVARES

**divisão de planeamento gestão urbanística e requalificação urbana**

Nome do Escritório: **Permuda Escritório, Angola, 2025, Lda**  
Data: **27/08/2025**

Projeto de: **1/2000-**  
Desenhado por: **ÁREAS E LOCALIZAÇÃO**  
Verificado por: **PLANTA**

Revisto: **05**

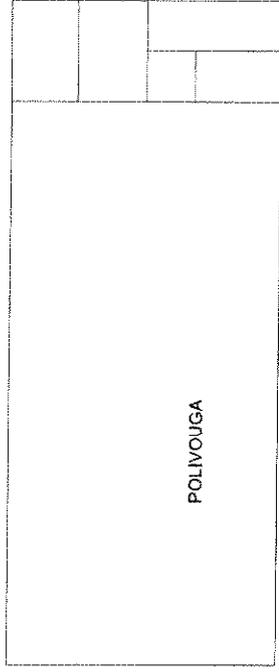
Nome do Escritório: **Permuda Escritório, Angola, 2025, Lda**  
Data: **27/08/2025**

Projeto de: **1/2000-**  
Desenhado por: **ÁREAS E LOCALIZAÇÃO**  
Verificado por: **PLANTA**

Revisto: **05**

*[Handwritten signatures and initials]*

CADASTRO APÓS CEDÊNCIA		FORESTECH Imobiliária S.A.	
1	FORESTECH - 1089,50 m <sup>2</sup> CRP: 8483 Art. municipal R-10626	N. Estrada S. Abel Domingues E. Celso Alves dos Santos W. Ferc. - R. Manoel Augusto de Silva Andrade	
2	FORESTECH - 4219,60 m <sup>2</sup> CRP: 7276 Art. municipal R-10628	N. Cambinho S. Abel Domingues das Neves E. Maria da Conceição Ferreira Tavares Lobo N. Ferc. - Z. J. P. Fernandes Duarte	
<b>Total 8 319,10 m<sup>2</sup></b>			
MUNICIPIO DE ALBERGARIA-A-VELHA			
A	MUNICIPIO - 293,20 m <sup>2</sup> CRP: 000000 Art. municipal 03511	N. Caminho S. Abel Domingues E. Vários proprietários W. Vários proprietários	
<b>Total 293,20 m<sup>2</sup></b>			



Este desenho é propriedade e criação da Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, ao abrigo do D.L. 114/81 a sua reprodução é proibida, sem autorização prévia.

Projeto: Prolongamento da Avenida  
Rua: Rua  
ALBERGARIA-A-VELHA

Tel: 234 529 880  
Fax: 234 522 226  
gub@cm-albergaria-a-velha.pt

Nome do Projeto: Prolongamento da Avenida  
Escala: 1/2000-  
Proprietário: Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha  
Desenhador: Prisca Ferreria Tavares  
Verificador: Prisca Ferreria Tavares  
Aprovado: Prisca Ferreria Tavares

Designação: **PROLONGAMENTO DO ARRUAMENTO N (abertura de avenida)**  
Local: ZONA INDUSTRIAL - ALBERGARIA-A-VELHA  
Data em que foi elaborado: 2005  
Município: CÂMARA MUNICIPAL DE ALBERGARIA-A-VELHA  
Prática: PRACA FERREIRA TAVARES  
Divisão de planeamento gestão urbanística e requalificação urbana

Projeto nº: 06  
Revisão: 0

Descrição: **PLANTA DE CADASTRO SITUÇÃO FINAL PLANTA**

CADASTRO		FORESTECH	
1	FORESTECH 4060,00 m <sup>2</sup> CRP 2276 At.º matricial R-10628	N. Estácio S. Abel Domingues E. Celso Alves dos Santos W. Herd.º Manuel Augusto da Silva Andrade	
2	FORESTECH 4168,00 m <sup>2</sup> CRP 2276 At.º matricial R-10628	N. Caminho S. Abel Domingues das Neves E. Maria da Conceição Fernandes Tavares Lobo W. Herd.º Júlio Fernandes Dourado	
<b>Total 8 228,00 m2</b>			
MUNICIPIO DE ALBERGARIA-A-VELHA		N. Caminho S. Celso Quintino E. Jairo proprietários W. Votos proprietários	
A	MUNICIPIO 364,30 m <sup>2</sup> CRP Omissão At.º matricial U-5311		
<b>Total 384,30 m2</b>			

CEDÊNCIAS		Município de Albergaria-a-velha terceira loteação		Forestech imobiliária S.A. 1ª loteação	
C	MUNICIPIO 38,50 m <sup>2</sup> CRP Omissão At.º matricial R-5311			1	FORESTECH 4092,50 m <sup>2</sup> CRP 2276 At.º matricial R-10628
B	MUNICIPIO 51,00 m <sup>2</sup> CRP Omissão At.º matricial R-5311			2	FORESTECH 4572,50 m <sup>2</sup> CRP 2276 At.º matricial R-10628
<b>Total 293,20 m2</b>					
AREA REMANESCENTE		MUNICIPIO DE ALBERGARIA-A-VELHA			
A	MUNICIPIO 284,30 m <sup>2</sup> CRP Omissão At.º matricial U-5311	N. Caminho S. Celso Quintino E. Jairo proprietários W. Votos proprietários			

CADASTRO APOS CEDENCIA		FORESTECH imobiliária S.A.	
1	FORESTECH 4092,50 m <sup>2</sup> CRP 2276 At.º matricial R-10628	N. Estácio S. Abel Domingues E. Celso Alves dos Santos W. Herd.º Manuel Augusto da Silva Andrade	
2	FORESTECH 4572,50 m <sup>2</sup> CRP 2276 At.º matricial R-10628	N. Caminho S. Abel Domingues das Neves E. Maria da Conceição Fernandes Tavares Lobo W. Herd.º Júlio Fernandes Dourado	
<b>Total 8 319,10 m2</b>			
MUNICIPIO DE ALBERGARIA-A-VELHA		N. Caminho S. Celso Quintino E. Jairo proprietários W. Votos proprietários	
A	MUNICIPIO 293,10 m <sup>2</sup> CRP Omissão At.º matricial U-5311		
<b>Total 293,20 m2</b>			

Este desenho é propriedade e criação de Câmara Municipal de Albergaria-a-velha, ao abrigo do D.L.11691 a sua reprodução é proibida, sem autorização prévia.

Designação: **PROLONGAMENTO DO ARRUAMENTO N (abertura de avenida)**  
Local: **ZONA INDUSTRIAL - ALBERGARIA-A-VELHA**  
Nome da obra: **CÂMARA MUNICIPAL DE ALBERGARIA-A-VELHA**  
Moneda: **PRAÇA FERREIRA TAVARES**

Pracsa Ferreira Tavares  
3850 - 053  
ALBERGARIA-A-VELHA  
Tel 241 659 309  
Fax 241 659 303  
www.cm-albergaria-avelha.pt

Nome do Projeto: **divisão de planeamento gestão urbanística e requalificação urbana**  
Escala: **1/2000**  
Data: **07**  
Revisão: **0**

Nome do Fichado: **Planos\_Forestech\_Agosto\_2025.rvt**  
Data: **1/2000**  
Projeto: **QUADROS DE ÁREAS**  
Desenho: **CADASTROS E CEDÊNCIAS**  
Desenho: **Verificar**  
Verificador: **Alberca**  
Aprova: **Alberca**  
Sustent: **Alberca**

*(Handwritten signatures and initials)*





# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA

RELATÓRIO 3  
PLANO DE AÇÃO

opt

*Handwritten notes:*  
5  
to Porto  
sete  
70  
4



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	<b>OPT</b>	Versão para discussão	08/08/2025
2.0	<b>Coordenação Equipa:</b> Sandra Vasconcelos Lameiras <b>Coordenação Técnica:</b> Miguel Lopes  André Pinto Bibiana Tini Cristiana Morais Rafael Silva	Versão final	12/09/2025

Conteúdo	Página
1. INTRODUÇÃO	1
2. ESTRATÉGIA	5
2.1 SISTEMA URBANO	5
2.2 MODOS ATIVOS	29
2.3 TRANSPORTE PÚBLICO	61
2.4 CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	80
3. FICHAS DE AÇÃO	113
3.1 ENQUADRAMENTO DAS FICHAS DE AÇÃO	113
4. OPERACIONALIZAÇÃO	116
4.1 GESTÃO	116
4.2 PARTICIPAÇÃO PÚBLICA	117
4.3 AVALIAÇÃO DE IMPACTOS E MONITORIZAÇÃO	118
5. SÍNTESE	124
5.1 CONTA PÚBLICA	124
5.2 DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	126
5.3 IMPACTO TERRITORIAL	128
6. CONCLUSÃO	129
7. REFERÊNCIAS	130



Handwritten signatures and initials on the right margin of the page, including a signature at the top, a vertical line, a signature, a signature, and a signature.

<b>Figura</b>	<b>Página</b>
Fig. 1 Faseamento do estudo .....	4
Fig. 2 Exemplos do Wheelmap e Citymapper .....	10
Fig. 3 Territórios sujeitos à redefinição dos perfis de ocupação do solo .....	14
Fig. 4 Modelo de Centralidades proposto .....	17
Fig. 5 Exemplo das deslocações quotidiana .....	21
Fig. 6 Exemplo de contador de tráfego multi-veículo .....	23
Fig. 7 Abrangência territorial da rede de contadores de bicicletas e peões .....	24
Fig. 8 Projeto “Centro, Diálogo Aberto” – São Paulo .....	26
Fig. 9 Exemplo de estacionamento para bicicletas no interior de um parque industrial .....	28
Fig. 10 Índice de Caminhabilidade (iCam) 2.0. ....	32
Fig. 11 Caminhada de sensibilização na Semana de Capacitação Prática do projeto Reviva campo Grande.....	33
Fig. 12 Extensão territorial da nova infraestrutura de passeios.....	35
Fig. 13 Exemplo dos desafios de atravessamento associados a passagens superiores Fonte: Machado, 2025.....	36
Fig. 14 Localização dos atravessamentos pedonais do IC2 a intervir.....	37
Fig. 15 Localização no IC2 sujeito à instalação de vedação no separador central .....	38
Fig. 16 Intervenções de Urbanismo Tático realizadas em Valongo.....	39
Fig. 17 Ficha resumo dos resultados do projeto Centro Aberto Largo São Francisco (São Paulo-SP, Brasil) .....	40
Fig. 18 Faseamento da implementação de projetos piloto de Urbanismo Tático .....	41
Fig. 19 Proposta de área de intervenção para o projeto de requalificação urbana na envolvente à Câmara Municipal .....	42
Fig. 20 Antes e Depois do projeto <i>Escola em Ligação</i> (Lisboa) e <i>Caminhos da Escola</i> (Fortaleza, Brasil) .....	44
Fig. 21 Localização dos estabelecimentos de ensino abrangidos por ações de urbanismo tático na envolvente.....	45
Fig. 22 Extensão territorial da proposta de expansão da rede ciclável.....	47
Fig. 23 Tipologia de troços da proposta de expansão da rede ciclável.....	48
Fig. 24 Recomendações para a infraestrutura de estacionamento de bicicletas .....	49
Fig. 25 Extensão territorial do reforço da infraestrutura de estacionamento de bicicletas.....	50
Fig. 26 Cicloficina Comunitária da Casa da Bicicleta, em Aveiro .....	51
Fig. 27 Extensão territorial da expansão da eMOBA.....	52
Fig. 28 Exemplo de sinalética ciclável direcional.....	55
Fig. 29 Exemplos de modelos de sinalização pedonal direcional.....	56
Fig. 30 Exemplo de Mapa Pedonal metrominuto no município de Ponte da Barca .....	56
Fig. 31 Localização dos novos elementos de sinalética ciclável e pedonal .....	57
Fig. 32 Trotinetes elétricas na cidade do Porto .....	58
Fig. 33 Bike Buddy da MUBi.....	60
Fig. 34 Traçado da linha 16 da Busway .....	63
Fig. 35 Áreas selecionadas para expansão da oferta do Albus.....	67
Fig. 36 Exemplos de abrigos tradicionais e invertidos na cidade do Porto .....	68
Fig. 37 Faseamento e tipologia de intervenção para novas paragens de TP .....	69
Fig. 38 Representação esquemática de um hub O2 Move.....	70
Fig. 39 Localização do hub de mobilidade proposto .....	71
Fig. 40 Exemplo de painéis de informação em tempo real.....	72
Fig. 41 Abrangência territorial da implementação de informação em tempo real .....	73



Fig. 42 Exemplo de estacionamento de bicicletas seguro em Castro Urdiales, Espanha.....	74
Fig. 43 Abrangência territorial da infraestrutura de estacionamento para bicicletas nas paragens	75
Fig. 44 Proposta de intervenção da Linha do Vouga na área de estudo .....	77
Fig. 45 Esquematização das categorias de hierarquia funcional.....	81
Fig. 46 Bom exemplo e mau exemplo de implementação de via ciclável partilhada.....	83
Fig. 47 Tipologias de espaço canal – MA, MA & TP, MA & TI.....	86
Fig. 48 Tipologias de espaço canal – TP, TP & TI, TI.....	87
Fig. 49 Tipologias de espaço canal – Todos os modos prioritários e nenhum dos modos prioritário .....	88
Fig. 50 Extensão territorial das medidas de acalmia de tráfego .....	91
Fig. 51 Exemplos de soluções em Zonas 30 para o aumento da segurança nos atravessamentos.	92
Fig. 52 Exemplos de soluções em Zonas 30 para a redução da velocidade .....	93
Fig. 53 Atualização e extensão territorial das zonas 30 .....	94
Fig. 54 Sinalização de entrada em zona 30 em Matosinhos .....	95
Fig. 55 Exemplos tipo de soluções a implementar em zonas de coexistência.....	96
Fig. 56 Extensão territorial das zonas de coexistência .....	97
Fig. 57 Sinalização vertical regulamentar: H46 e H47 .....	97
Fig. 58 Proposta de formalização de zonas de coexistência .....	98
Fig. 59 Exemplos de barreiras para impedir estacionamento ilegal.....	99
Fig. 60 Área de atuação do reforço sobre o estacionamento ilegal .....	100
Fig. 61 Locais para o reforço da infraestrutura para cargas e descargas .....	102
Fig. 62 Exemplo de <i>Kiss &amp; Ride</i> na Escola Secundária Carolina Michaëlis, Porto .....	104
Fig. 63 Localizações a implementar soluções <i>Kiss &amp; Ride</i> .....	105
Fig. 64 Traçado proposto para a Circular Sul de Albergaria-a-Velha.....	106
Fig. 65 Abrangência territorial do reforço da infraestrutura de carregamento elétrico .....	108
Fig. 66 Localização proposta para o parque TIR .....	110
Fig. 67 Exemplos de incongruências na sinalização vertical na área de estudo .....	111
Fig. 68 Exemplo de ficha de ação .....	115
Fig. 69 Estrutura de Gestão do PMUS .....	116
Fig. 70 Níveis de participação pública .....	117
Fig. 71 Principais objetivos da monitorização.....	118
Fig. 72 Esquematização do cronograma de monitorização do PMUS.....	119
Fig. 73 Distribuição do investimento por tipologia de ação .....	125
Fig. 74 Repartição do financiamento .....	125
Fig. 75 Mapa de dependência das ações .....	126
Fig. 76 Síntese da Estratégia do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável .....	128

*[Handwritten signatures and marks on the right margin]*

**Tabela****Página**

Tab. 1 Diferenças entre o Planeamento Tradicional de Transportes e o Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável .....	1
Tab. 2 Ações propostas para o eixo 'Sistema Urbano' .....	6
Tab. 3 Ações da estratégia de unificação do place branding da mobilidade sustentável .....	8
Tab. 4 Recomendações a implementar no âmbito dos critérios de ocupação do solo .....	13
Tab. 5 Hierarquia de centralidades.....	16
Tab. 6 Parâmetros de dotação de estacionamento para bicicletas.....	18
Tab. 7 Calendarização da implementação de contadores de bicicletas e peões .....	24
Tab. 8 Ações propostas para o eixo 'Modos Ativos' .....	30
Tab. 9 Calendarização da proposta de construção de passeios .....	34
Tab. 10 Plano de ação para intervenção dos atravessamentos pedonais do IC2 .....	37
Tab. 11 Faseamento do desenvolvimento de estratégias de urbanismo tático na envolvente aos estabelecimentos de ensino.....	45
Tab. 12 Calendarização da execução da rede ciclável .....	46
Tab. 13 Calendarização do reforço da rede de estacionamento de bicicletas .....	49
Tab. 14 Calendarização da expansão da rede eMOBA .....	52
Tab. 15 Calendarização da implantação de sinalética ciclável e pedonal .....	57
Tab. 16 Propostas de ações para promoção dos modos ativos .....	60
Tab. 17 Ações propostas para o eixo 'Transporte Público' .....	61
Tab. 18 Intervenção na infraestrutura de TP (criação de paragens) .....	69
Tab. 19 Paragens com necessidade de instalação de painéis em tempo real.....	73
Tab. 20 Faseamento das intervenções nas paragens para criação de estacionamento para bicicletas .....	75
Tab. 21 Calendarização das intervenções nas paragens/apeadeiros .....	76
Tab. 22 Ações propostas para o eixo 'circulação, estacionamento e logística' .....	80
Tab. 23 Parâmetros de dimensionamento do espaço canal.....	82
Tab. 24 Parâmetros de dimensionamento da via em função da configuração do estacionamento .....	84
Tab. 25 Parâmetros recomendados para o dimensionamento de ciclovias.....	85
Tab. 26 Calendarização das medidas de acalmia de tráfego a implementar .....	90
Tab. 27 Calendarização da implementação de zonas 30 .....	94
Tab. 28 Calendarização da implementação de zonas de coexistência.....	96
Tab. 29 Faseamento da aplicação de medidas dissuasoras ao estacionamento ilegal .....	100
Tab. 30 Calendarização da implementação de Kiss & Ride .....	105
Tab. 31 Calendarização do reforço da infraestrutura de carregamento elétrico .....	107
Tab. 32 Calendarização da aquisição de viaturas de emissões reduzidas.....	112
Tab. 33 Indicadores de concretização a monitorizar e metas (eixos SU e MA) .....	120
Tab. 34 Indicadores de concretização a monitorizar e metas (eixos TP e CI) .....	121
Tab. 35 Indicadores gerais a monitorizar e metas (sistema de mobilidade).....	123
Tab. 36 Resumo do investimento necessário estimado .....	124

## 1. Introdução

Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), surgem no início do séc. XXI, como resposta à necessidade de abordar os desafios complexos da mobilidade urbana de forma mais sustentável. Estes constituem um instrumento estratégico destinado a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e empresas, tendo em vista o estabelecimento de uma maior qualidade de vida (ELTIS, 2019).

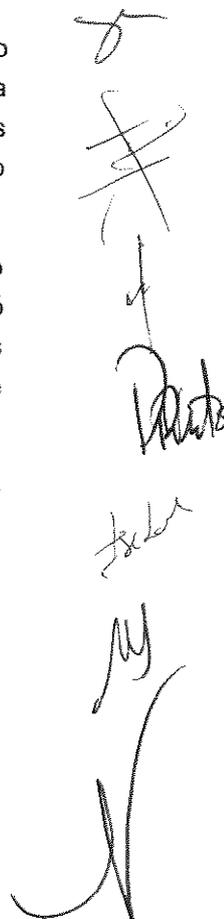
Um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve ser mais do que um instrumento orientador. Por se alimentar de um extenso processo de diagnóstico, que detalhou não só as limitações do território e do sistema de mobilidade, como também os diversos elementos a valorizar, é expectável que o plano de ação se desenvolva com um grau de detalhe igualmente elevado.

Simultaneamente, e ao contrário do planeamento tradicional de transportes, os PMUS pressupõem uma abordagem transversal, integrando diversas áreas de conhecimento, incentivando o envolvimento da população, com o intuito de considerar todos os fatores que influenciam a mobilidade.

Tab. 1 Diferenças entre o Planeamento Tradicional de Transportes e o Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável  
Fonte: adaptado de ELTIS, 2019

Planeamento Tradicional de Transportes	Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável
Enfoque no tráfego	Enfoque nas pessoas
Preocupação com o aumento da capacidade e velocidade automóvel	Preocupação com a acessibilidade e qualidade de vida
Monomodal	Intermodal
Enfoque na infraestrutura	Combinação da infraestrutura, mercado, regulação, informação e promoção
Planeamento setorial a partir de documentos existentes	Planeamento coerente com domínios de intervenção complexos
Visão a curto e médio prazo	Visão a curto e médio prazo integrada numa estratégia a longo prazo
Abrangência administrativa	Abrangência da área urbana funcional
Domínio da engenharia de tráfego	Domínio interdisciplinar
Planeamento técnico	Planeamento participativo, segundo uma abordagem transparente
Avaliação de impactos limitada	Avaliação de impactos sistemática com o objetivo de facilitar a aprendizagem

É notório que a exigência associada ao desenvolvimento de uma estratégia de mobilidade sustentável representa um desafio face ao planeamento tradicional de transportes. A necessidade de combinar um maior número de elementos, fruto do reconhecimento da complexidade do sistema urbano e da influência das suas diferentes componentes no seu



funcionamento, obriga à definição de um conjunto de princípios orientadores com o objetivo de garantir o sucesso da estratégia.

De acordo com o pacote da mobilidade urbana e com as orientações da ELTIS (2019) o planeamento da mobilidade urbana sustentável baseia-se em oito princípios orientadores:

- **Planear a mobilidade sustentável na “área urbana funcional”**

Os territórios urbanos estão ligados ao seu território envolvente através de fluxos de pessoas e bens. Como tal, o âmbito territorial do PMUS deve estar baseado nesta área urbana funcional. Dependendo do contexto local, este pode abranger o território da cidade e a sua área periurbana adjacente, uma região policêntrica ou um conjunto de municípios vizinhos. Esta definição é importante, pois as barreiras administrativas podem seguir princípios distintos, dificultando a implementação desta estratégia.

No interior desta área urbana funcional, um PMUS deve promover o aumento dos índices de acessibilidade através da criação de um sistema de mobilidade de alta qualidade, dando resposta às necessidades básicas de mobilidade de todos os utilizadores (residentes, empresas e indústria), garantindo o desenvolvimento equilibrado e integrado dos diferentes modos de transporte e dando resposta aos requisitos de sustentabilidade económica, social, ambiental e de saúde.

- **Cooperar através de barreiras institucionais**

O desenvolvimento destes planos deve ser baseado num elevado nível de cooperação, coordenação e consulta entre os diferentes níveis de governação, bem como entre diferentes instituições dentro do domínio do planeamento. Tal inclui os diferentes níveis de governação (município, região e estado), os diferentes agentes no setor dos transportes (públicos e privados) bem como outros atores com um papel importante (na área da energia, educação, segurança e socorro, entre outros).

- **Envolver cidadãos e *stakeholders***

Um PMUS deve seguir uma abordagem participativa transparente, envolvendo ativamente os cidadãos e outros *stakeholders* ao longo do processo de desenvolvimento e implementação. Este planeamento participativo é essencial para garantir a aceitação pública da estratégia, minimizando os riscos políticos e facilitando o processo de implementação.

- **Avaliar a performance atual e futura**

A avaliação da situação atual é essencial para estabelecer um ponto de partida, sobre o qual a evolução pode ser medida. Para tal, um PMUS deve identificar objetivos ambiciosos, mas realistas, e consistentes com a visão, com vista à definição de indicadores de performance. Neste processo está também incluída a análise das capacidades e recursos existentes a nível institucional.

- **Definir uma visão a longo prazo e um plano de implementação**

Um PMUS contém um plano a curto prazo para a implementação dos objetivos e metas através da definição de pacotes de medidas, alocando prazos e recursos, bem como definindo responsabilidades e recursos necessários. Estas medidas devem, no entanto, estar enquadradas numa visão a longo prazo, abrangendo todos os modos de transporte, infraestrutura e serviços de transporte.

- **Integrar os diferentes modos de transporte**

Um plano desta natureza deve promover o desenvolvimento de soluções de mobilidade balanceadas e integradas, considerando todos os modos de transporte disponíveis e priorizando soluções de mobilidade sustentável. Tendo em conta o contexto atual no setor da mobilidade é importante garantir a integração dos modos ativos com as soluções tradicionais de Transporte Público, micromobilidade e mobilidade partilhada. Esta integração deve ser realizada não só ao nível da infraestrutura, mas também ao nível técnico, regulatório e financeiro.

- **Planear a monitorização e a avaliação**

A implementação de um PMUS deve garantir a sua monitorização frequente, incidindo sobre o cumprimento dos diferentes objetivos e metas, garantindo o acesso a informação e dados relevantes. Este processo é fundamental para possibilitar a reavaliação de medidas ou de metas e, quando necessário, promover ações corretivas. Os resultados deste processo de monitorização deverão ser partilhados e comunicados à população e outros *stakeholders* relevantes.

- **Garantir qualidade**

Um PMUS é um documento chave para o desenvolvimento de um território urbano. Como tal, a existência de mecanismos para garantir a sua qualidade e validar o cumprimento dos requisitos técnicos na área da mobilidade sustentável deve ter em atenção a garantia da qualidade da informação e a gestão do risco. A garantia de cumprimento destes requisitos pode ficar a cargo de entidades externas ou mesmo de outras entidades governamentais.

Nesse seguimento, esta última fase prevê o detalhe dos diferentes elementos da estratégia de intervenção com vista à redefinição do sistema de mobilidade. Na fase anterior foram apresentadas cinquenta e uma ações, que serão agora exploradas no presente relatório, num número equivalente de fichas de ação, com o objetivo de facilitar a operacionalização da estratégia. Serão também apresentados os princípios base da estrutura de acompanhamento e monitorização, elementos com um papel essencial no sucesso da operacionalização deste PMUS.

A definição de um compromisso com metas sem referenciais de partida nem dados estatísticos oficiais, implica um esforço acrescido na recolha inicial, mas essencial para a materialização do sistema de monitorização. A escolha dos indicadores deverá também ter em consideração os princípios da racionalidade económica e operacional, quer a nível



de custos e de tempo necessários para a sua recolha, quer a nível da complexidade dos procedimentos de recolha e da interpretação posterior dos resultados.

Este documento constitui a versão final do documento que formaliza a fase IV do PMUS de Albergaria-a-Velha, apresentado na figura seguinte.

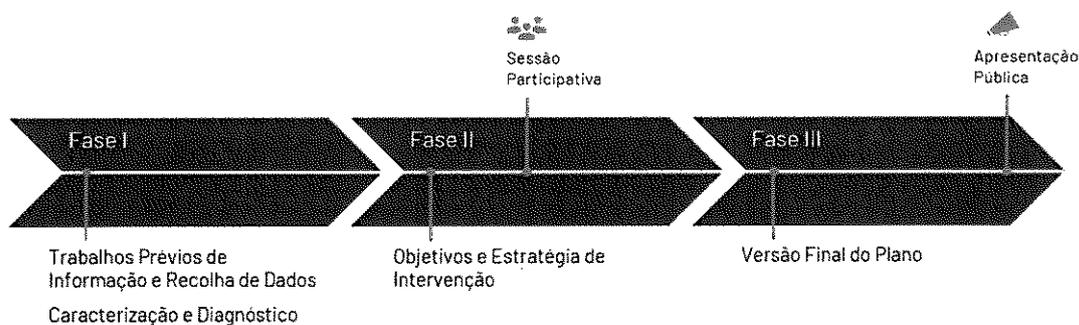


Fig. 1 Faseamento do estudo

Com a conclusão desta última fase do PMUS pretende-se consolidar a estratégia a implementar, dotando o município de um instrumento capaz de orientar o sistema de mobilidade, para um modelo mais equilibrado, justo e sustentável.

## 2. Estratégia

### 2.1 Sistema Urbano

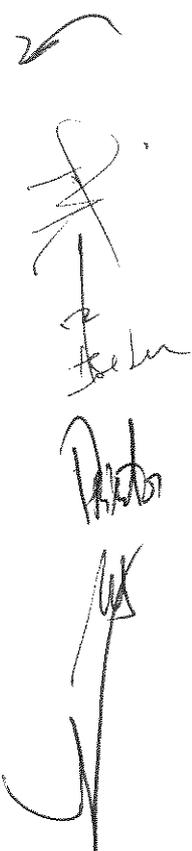
O sistema urbano é o primeiro eixo estratégico deste PMUS, uma vez que o planeamento territorial e a mobilidade estão interligados e devem ser pensados de forma integrada para promover a sustentabilidade e a qualidade de vida no concelho. A estratégia para o sistema urbano visa reforçar a coesão territorial, melhorando a acessibilidade entre as diferentes zonas do concelho e ajustando a estrutura urbana para facilitar deslocações mais sustentáveis, reduzindo a dependência do automóvel.

Para tal, a organização do território será orientada pela definição e hierarquização das centralidades, que são polos estruturantes do sistema urbano e que respondem às diferentes necessidades locais, desde as centralidades de proximidade, focadas em serviços básicos e modos ativos, até à centralidade principal, que agrega um maior leque de funções urbanas e conexões regionais. Esta hierarquia permite estruturar o espaço de modo a promover a proximidade entre habitação, comércio, serviços e emprego, estimulando o uso dos modos ativos e do transporte público.

A estratégia prevê também a redefinição dos critérios de ocupação do solo, orientados por índices de acessibilidade que promovam a densificação urbana e o urbanismo de proximidade, reforçando a oferta de infraestrutura ciclável e regulando o estacionamento automóvel em novos empreendimentos. Estas medidas visam incentivar escolhas de mobilidade mais sustentáveis e uma melhor integração entre usos do solo e mobilidade.

Além disso, o eixo do sistema urbano inclui ações específicas direcionadas a territórios com características singulares, como a zona industrial e os agrupamentos escolares, através da elaboração de planos de mobilidade adaptados às suas particularidades e necessidades.

Esta abordagem global articula planeamento territorial, infraestruturas e políticas de uso do solo com ações de sensibilização e capacitação dos agentes públicos, promovendo uma gestão adaptativa e orientada por evidências. Assim, busca-se criar um sistema urbano mais compacto, acessível e resiliente, capaz de responder de forma eficaz aos desafios atuais e futuros da mobilidade sustentável no município composto por 13 (treze) ações.



Tab. 2 Ações propostas para o eixo 'Sistema Urbano'

<b>SU.01</b>	Unificação do <i>branding</i> da mobilidade sustentável			
<b>SU.02</b>	Criação de uma app focada no incentivo à mobilidade sustentável			
<b>SU.03</b>	Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade, com vista a promover a densidade urbana e o urbanismo de proximidade			
<b>SU.04</b>	Realização de inquéritos à mobilidade da população residente e empregada			
<b>SU.05</b>	Definição de uma hierarquia de centralidades por níveis e funções disponibilizadas			
<b>SU.06</b>	Incorporação no PDM de exigências regulamentares para a implementação de infraestrutura ciclável em novos empreendimentos			
<b>SU.07</b>	Incorporação no PDM de limites máximos para o estacionamento automóvel em novos empreendimentos, em função dos índices de acessibilidade			
<b>SU.08</b>	Elaboração de um Plano de Mobilidade para a Zona Industrial			
<b>SU.09</b>	Elaboração de Planos de Mobilidade Escolar por agrupamentos de escolas			
<b>SU.10</b>	Implementação de uma rede de contadores de tráfego			
<b>SU.11</b>	Implementação de uma rede de medidores de poluentes atmosféricos e ruído			
<b>SU.12</b>	Realização de ações de capacitação para o executivo municipal, juntas de freguesia e corpo técnico municipal, no âmbito das políticas de uso do solo e gestão da mobilidade			
<b>SU.13</b>	Criação de um programa de sensibilização para as empresas que promovam a mobilidade mais sustentável			
	Estudos e políticas	Equipamentos e infraestruturas	Inovação e Tecnologia	Sensibilização e formação



#### SU.01 – Unificação do branding da mobilidade sustentável

Albergaria-a-Velha possui várias “marcas” relacionadas com as temáticas da mobilidade e da sustentabilidade, nomeadamente a MOBA, a eMOBA e a Albergaria-a-Verde, que carecem de uma identidade visual unificada. Com esta ação propõe-se a criação de um branding transversal, facilmente reconhecível, que integre todos os serviços, campanhas e infraestruturas ligadas à mobilidade sustentável, fortalecendo a comunicação com a população e reforçando a imagem do município como referência em mobilidade sustentável.

Para tal, é necessário definir uma Ideia Central que traduza a visão e os valores do território — como proximidade, inovação e compromisso ambiental — e estabelecer um modelo de governança da marca que envolva o executivo municipal, stakeholders locais e especialistas em comunicação e design, garantindo coerência e resiliência às mudanças políticas. Além da criação de um manual de identidade visual que unifique a imagem dos programas e equipamentos, importa também auditar e ativar todos os pontos de contato entre o cidadão e o sistema de mobilidade, bem como gerir de forma estratégica a identidade digital do município, assegurando que a narrativa sobre Albergaria-a-Velha seja consistente e positiva nos meios físicos e online.

Trata-se, assim, de criar uma narrativa coesa e reconhecível, inspirada nas melhores práticas internacionais de criação de marcas para territórios — um conceito denominado *Place Branding*, que designa a criação e gestão estratégica da identidade de um território com base na sua visão, valores e objetivos, alinhando comunicação, ações e perceções internas e externas (Bloom Consulting, 2023). Essa abordagem permitirá valorizar os projetos existentes e aumentar a capacidade do município de atrair e envolver a comunidade.

Esta estratégia deverá ser materializada por meio de diferentes canais de comunicação, combinando ações presenciais e digitais para maximizar o alcance da nova identidade. Serão produzidos materiais informativos (como flyers e cartas dirigidas à população), conteúdos para redes sociais e imprensa local, bem como campanhas visuais em suportes físicos no espaço público, incluindo mupis, abrigos de autocarros e outdoors. Simultaneamente, recomenda-se que o município continue a tirar partido de eventos de grande visibilidade, como a Semana Europeia da Mobilidade, utilizando-os como momentos-chave para o lançamento de campanhas e divulgação de novos projetos, e que promova uma **conferência anual dedicada à mobilidade sustentável**, reunindo especialistas, instituições académicas e representantes de outros municípios.

A médio prazo, o *Place Branding* deverá consolidar-se como um “cartão de visita” de Albergaria-a-Velha, fortalecendo a perceção pública de que o concelho é um território promotor da mobilidade sustentável. É fundamental que estas ações de comunicação sejam acompanhadas por intervenções efetivas no território, garantindo coerência entre a narrativa construída e a experiência vivida pelos cidadãos, reforçando a confiança e o envolvimento da comunidade neste processo de transformação.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the word "Mobil" and several initials.

Tab. 3 Ações da estratégia de unificação do place branding da mobilidade sustentável

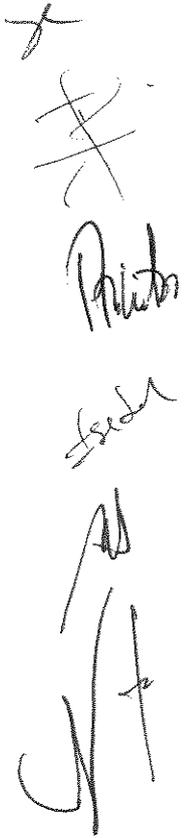
Ações	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Definição do Branding	ü		
Produção e distribuição de materiais informativos (flyers, cartas)	ü	ü	ü
Publicações nas redes sociais e na imprensa local	ü	ü	ü
Campanhas visuais em suportes físicos (mupis, abrigos, outdoors)	ü	ü	ü
Participação na Semana Europeia da Mobilidade com campanhas próprias	ü	ü	ü
Realização de uma conferência anual sobre mobilidade sustentável		ü	ü
Monitorização da perceção pública da marca e ajustes à estratégia		ü	ü

## **SU.02 – Criação de uma app focada no incentivo à mobilidade sustentável**

A tecnologia tem vindo a transformar radicalmente a forma como as cidades planeiam e gerem os seus sistemas de mobilidade, permitindo que os utilizadores desempenhem um papel cada vez mais ativo na construção de redes mais eficientes, inclusivas e sustentáveis. A criação de plataformas digitais integradas permite não apenas agregar informações sobre os diferentes modos de transporte, mas também envolver os cidadãos no processo de melhoria contínua da mobilidade, por meio de avaliações e sugestões que reflitam as suas experiências no dia a dia.

Neste sentido, esta ação propõe o desenvolvimento de uma aplicação móvel inovadora que sirva simultaneamente como ferramenta de planeamento das deslocações, incentivo a escolhas sustentáveis e espaço colaborativo para a melhoria contínua da rede de mobilidade, à escala da CIRA. Esta aplicação deverá considerar a diversidade de modos de transporte e perfis de utilizadores, oferecendo funcionalidades específicas para cada tipo de deslocação. Ao selecionar o modo “transporte público”, por exemplo, o utilizador terá acesso a informações em tempo real sobre horários, lotação e possíveis constrangimentos no serviço. Ao optar por “caminhar” ou “pedalar”, serão disponibilizados os percursos mais seguros e confortáveis, destacando também as zonas de maior utilização, inspiradas em plataformas colaborativas de mapeamento de percursos como o *Strava*, que mostram onde os cidadãos caminham, correm ou pedalam com maior frequência.

A aplicação incorporará ainda um sistema de mapas colaborativos para acessibilidade, inspirado no *Wheelmap*, permitindo identificar e avaliar locais e percursos de acordo com a sua acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, criando uma base de informação essencial para a inclusão. Complementarmente, poderá contar com funcionalidades de navegação assistida semelhantes ao *BlindSquare*, oferecendo orientação personalizada via áudio a pessoas com deficiência visual, e ferramentas de descoberta de percursos e pontos de interesse urbanos, inspiradas no projeto *Walk Brighton*, que estimula caminhadas seguras e prazerosas. Para os utilizadores que optarem por transportes públicos, a experiência será semelhante ao *Citymapper*, que integra múltiplos modos de transporte e fornece dados em tempo real, simplificando o planeamento de viagens.



Handwritten signatures and initials on the right margin of the page, including a large signature at the top, a signature that appears to be 'Pinto', a signature that appears to be 'Frederico', and several other initials and marks.

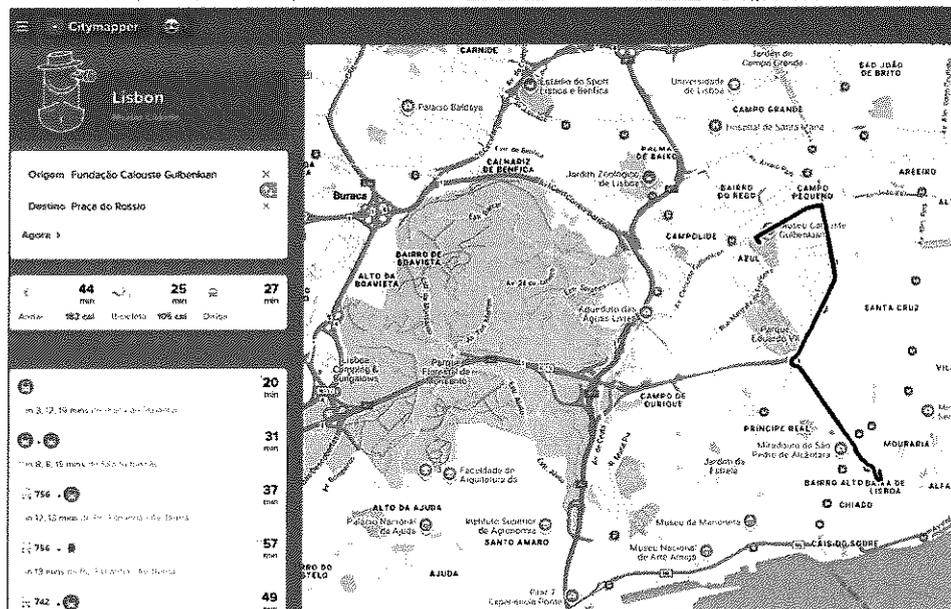
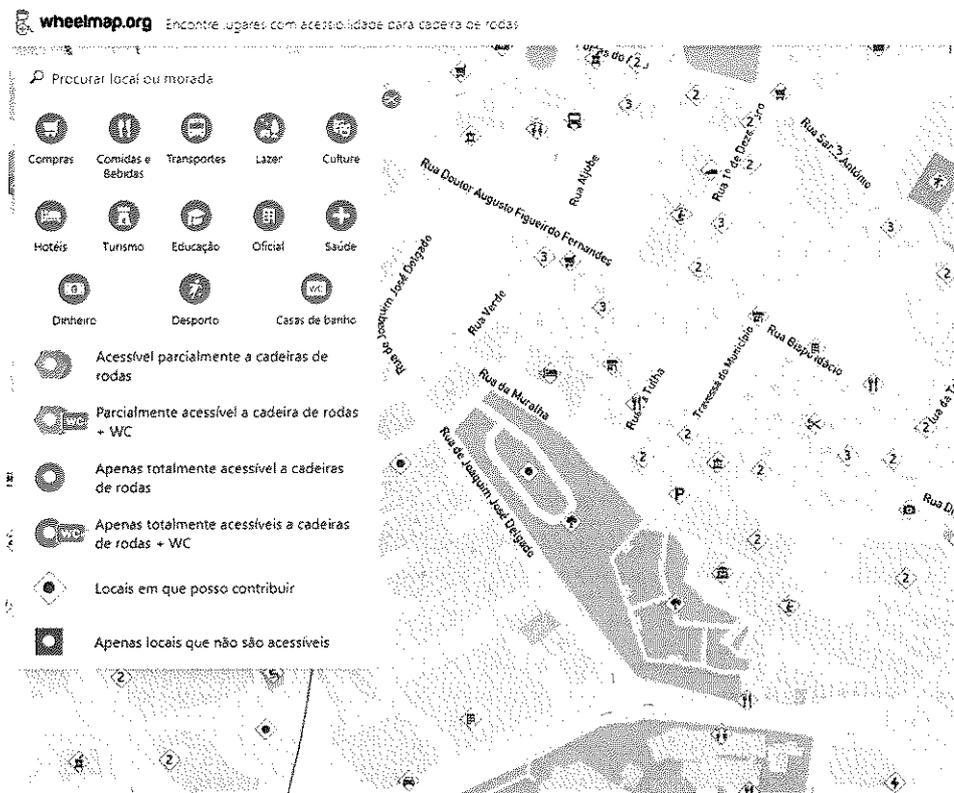


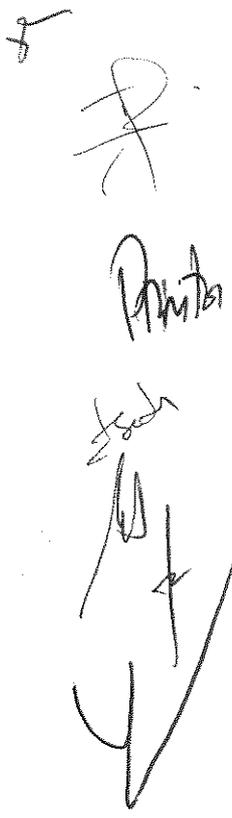
Fig. 2 Exemplos do Wheelmap e Citymapper

Paralelamente, os utilizadores poderão avaliar os percursos realizados ou sugerir melhorias específicas, como a necessidade de alargamento de passeios, criação de passagens pedonais seguras ou remoção de obstáculos em ciclovias, construindo um banco de informações dinâmico que reflita os desafios e oportunidades da mobilidade

local. Estas iniciativas já encontram paralelo em vários municípios a nível nacional, através da disponibilização de páginas web ou de aplicações móveis para o efeito.

Adicionalmente, a aplicação terá um sistema de recompensas que estimulará a adoção de hábitos de mobilidade sustentável, contabilizando passos, quilómetros pedalados ou viagens realizadas em transporte público, convertendo-os em pontos. Estes pontos poderão ser trocados por benefícios junto do comércio local, serviços municipalizados ou eventos culturais e desportivos, promovendo um círculo virtuoso entre mobilidade sustentável e economia local.

De forma a ampliar o impacto desta iniciativa, propõe-se a criação de parcerias com o comércio local e grandes empresas da região, que poderão integrar-se na plataforma oferecendo descontos, *cashback* ou benefícios exclusivos aos utilizadores mais ativos. Assim, a aplicação deixará de ser apenas uma ferramenta individual de deslocação e passará a constituir-se como um ecossistema comunitário, em que cidadãos, empresas e poder público colaboram para transformar Albergaria-a-Velha, bem como os restantes concelhos desta comunidade intermunicipal, num território mais sustentável, saudável e economicamente dinâmico.



Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top, a signature below it, and several initials and marks further down.

### **SU.03 – Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade, com vista a promover a densificação urbana e o urbanismo de proximidade**

Os instrumentos de gestão territorial constituem as ferramentas através das quais o município articula os seus padrões de desenvolvimento. O sistema de uso do solo constitui um dos pilares da estratégia deste PMUS, sendo assim fundamental a criação de recomendações a integrar nestes documentos estratégicos. Os índices de acessibilidade, já explorados no diagnóstico deste PMUS, constituem uma ferramenta essencial para identificar os territórios que possuem, à partida, potencial para o estabelecimento de hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Por outro lado, permitem também identificar as áreas onde os modos ativos ou mesmo o Transporte Público dificilmente constituem uma alternativa e onde a expansão urbana deve ser restringida, sob o risco de perpetuar uma sociedade automóvel dependente.

A densificação urbana tem como objetivo central aproximar as pessoas, não só das diferentes atividades urbanas, que constituem a base da cadeia de mobilidade quotidiana, mas também de um sistema de mobilidade eficiente (Cervero e Kockelman, 1997). Estes princípios materializam-se, naquilo que se chama a 'Zona da Cidade de Proximidade', numa bonificação nos índices construtivos no interior dos territórios a valorizar e na cidade de proximidade, uma vez que apresentam os índices de acessibilidade multimodal mais elevados. Dada a intervenção sobre a componente da procura de viagens gera-se um impacto positivo ao priorizar a utilização dos modos ativos e do transporte público, sem a necessidade de alteração da localização dos serviços ou da infraestrutura.

Complementarmente a esta estratégia identifica-se a necessidade de intervir sobre áreas de consolidação urbana que atualmente se caracterizam por índices de acessibilidade abaixo dos valores ótimos, mas que dada a proximidade à cidade central, definindo as chamadas 'Zonas a Valorizar', ou por consubstanciarem núcleos urbanos com um certo nível de consolidação, definindo as 'Zonas de Salvaguarda', justifica-se a necessidade de os proteger para uma conjuntura mais favorável. O objetivo passará por evitar o desenvolvimento de iniciativa individual de baixa densidade ou baseada na monofuncionalidade, e a conseqüente fixação de população sujeita a opções de mobilidade inadequadas. Nessas zonas, apenas a realização de um Plano de Pormenor permitirá desbloquear o respetivo potencial construtivo. Aqui, a expansão urbana deverá incluir, obrigatoriamente, o aparecimento de atividades de proximidade, evitando a criação de zonas estruturadas numa única função urbana. Ao nível do desenho dos arruamentos, deve ser favorecido o peão e a bicicleta, bem como velocidades reduzidas e baixos volumes de tráfego automóvel, em complemento ao Transporte Público.

No extremo oposto desta equação encontram-se as áreas dependentes do automóvel, identificadas como 'Zonas de Contenção'. Estruturadas segundo um padrão monofuncional e de baixa densidade, estas áreas apresentam baixas taxas de cobertura dos serviços de transporte público. Ao mesmo tempo, a rede viária pouco permeável, leva a um aumento das distâncias a percorrer, limitando a acessibilidade por modos ativos.

Difícilmente, mesmo a longo prazo, será expectável que estes territórios garantam as condições de utilização de alternativas ao automóvel. Assim, é fundamental que neste território se penalizem as ações futuras de desenvolvimento urbano.

Dada a dificuldade em implementar um regime de edificabilidade justo e abrangente, entende-se que deverão ser realizados esforços, por parte do município, para limitar a construção de novas edificações de uso habitacional nestes territórios, podendo-se limitar consideravelmente o índice de construção em operações de loteamento. O valor do índice de construção deverá ser definido pelo município.

Tab. 4 Recomendações a implementar no âmbito dos critérios de ocupação do solo

Classificação	Ação a implementar
Cidade de proximidade/ Zona a Valorizar	Bonificação no índice de utilização
Área de salvaguarda	Expansão urbana permitida apenas através de Planos de Pormenor
Zona de Contenção	Tentativa de limitar novas construções habitacionais Redução no índice de utilização

Fora dos territórios identificados nestas tipologias deverão ser respeitados os critérios tradicionais de índices, alinhamentos e cérceas. Com esta estratégia, será expectável um aumento da população residente na cidade de proximidade e nas zonas a valorizar, onde será possível colher benefícios acrescidos e, a longo prazo, direcionar a expansão urbana para os territórios que continuarão a garantir níveis de acessibilidade multimodal elevados, desincentivando o uso do automóvel e promovendo a utilização dos modos ativos e do Transporte Público.

*[Handwritten signatures and marks on the right margin]*

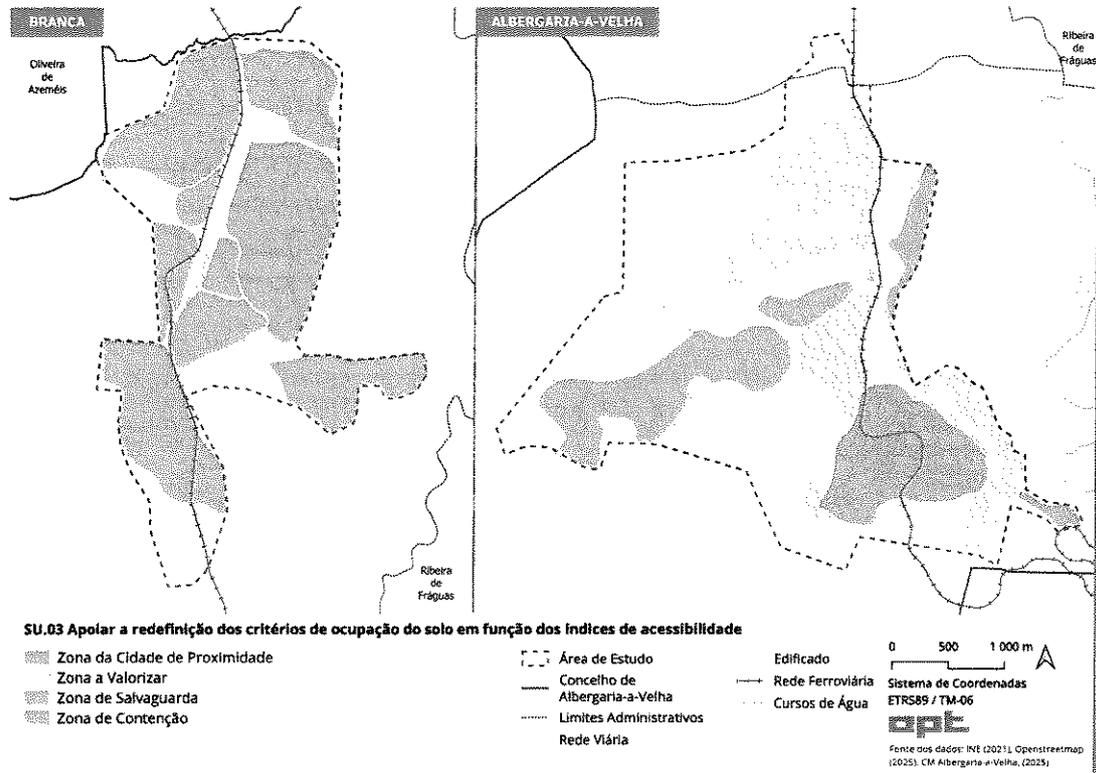


Fig. 3 Territórios sujeitos à redefinição dos perfis de ocupação do solo

No centro de Albergaria-a-Velha propõe-se a definição de uma mancha central onde deverá ser valorizado o conceito de proximidade, dada a existência de elevados níveis de acessibilidade local.

Na envolvente a esta parcela surge um território que ainda não possui o potencial imediato para promover, de uma forma justa, a transferência modal para modos mais sustentáveis, situação que também se verifica na Branca, ao longo do IC2 (onde a oferta de transporte público é superior).

As zonas de salvaguarda abrangem grande parte das manchas urbanizadas numa posição mais periférica, em especial no aglomerado de Albergaria-a-Velha e na metade sul do aglomerado da Branca. Estas zonas deverão manter-se como expectantes até aos territórios da cidade da proximidade e das zonas a valorizar atinjam níveis de consolidação urbana elevados.

Finalmente, nas zonas de contenção, dispostas ao longo da metade norte do aglomerado da Branca, e caracterizadas pelos piores índices de acessibilidade, deve ser evitada a expansão urbanística.

#### **SU.04 – Realização de inquéritos à mobilidade da população residente e empregada**

A evolução dos padrões de mobilidade da população, nomeadamente no que respeita à escolha modal, constitui um dos principais, senão mesmo o principal indicador através do qual é possível indagar sobre o sucesso da estratégia de um PMUS, informando os decisores políticos e a equipa técnica sobre a necessidade de correções à mesma (ELTIS, 2019).

Atualmente, a única fonte regular de informação sobre os padrões de mobilidade da população residente provém dos Censos, realizados a cada 10 anos. Apesar da sua importância no planeamento da mobilidade, a sua periodicidade não se adequa ao faseamento de um PMUS. Além disso, a própria natureza do inquérito apenas permite extrair conclusões relativas às deslocações pendulares.

O tipo de inquérito aqui proposto viria também colmatar essa limitação, permitindo não só analisar a informação relativa à escolha modal, mas também identificar outros padrões, como é o caso da repartição das deslocações ao longo do dia ou por motivo de viagem, bem como o nível de satisfação dos cidadãos relativamente ao sistema de mobilidade. Esta tipologia de inquéritos é frequentemente utilizada por operadores de Transporte Público, como forma de aferir a qualidade dos níveis de serviço prestado.

Um exemplo relevante a nível nacional é o Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa, desenvolvido pelo INE em 2017. Este permitiu a recolha de informações detalhadas sobre os padrões de deslocação da população residente, complementando a informação que é recolhida pelos Censos.

Esta abordagem contribui para um planeamento mais eficaz e ajustado à realidade dos cidadãos, complementando os dados dos censos e promovendo uma gestão do transporte público orientada por evidências. A importância destes dados reside na capacidade de compreender os padrões reais de mobilidade e antecipar e mitigar impactos negativos que possam ameaçar os objetivos de sustentabilidade.

Assim, devem ser elaborados inquéritos regulares, com periodicidade mínima de 2 anos, que abranjam uma amostra estatisticamente representativa. Para o território de Albergaria-a-Velha, considerando uma população residente de 24 851 habitantes, uma margem de erro de 5% exige uma amostra aproximada de 379 inquéritos. Para reduzir custos e aumentar o alcance, a divulgação e aplicação dos inquéritos podem ser feitas através de plataformas online, além de canais presenciais e distribuídos estrategicamente pela cidade, em equipamentos e serviços públicos ou no Centro Coordenador de Transportes, podendo a divulgação ser reforçada no transporte público ou em mupis espalhados pela cidade.



Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the word 'estudo'.

## SU.05 – Definição de uma hierarquia de centralidades por níveis e funções disponibilizadas

A hierarquização do sistema de centralidades é fundamental para a macroestruturação do território, orientando a sua expansão desde as pequenas centralidades de proximidade até à principal centralidade do município, identificando as linhas mestras para a melhoria do sistema de transporte público e definindo a estratégia de localização de equipamentos públicos. O sistema urbano de centralidades de Albergaria-a-Velha teve como ponto de partida a definição das principais unidades de vizinhança. Podendo ser entendidas, em certa medida, como os principais “bairros” do concelho, estas centralidades estruturam-se em três níveis hierárquicos, devendo evoluir para providenciar um conjunto de características urbanas em conformidade.

Tab. 5 Hierarquia de centralidades

	<b>Nível 1 Municipal</b>	<b>Nível 2 Local</b>	<b>Nível 3 Proximidade</b>
<b>Raio de influência</b>	Todo o município	500m	200m
<b>População servida</b>	-	≥ 1 000	≥ 500
<b>Equipamentos públicos</b>	Administração pública e ensino	Ensino	Parque de jogos
<b>Tipologia de comércio e serviços</b>	Multifuncional	Multifuncional	Suporte à função residencial
<b>Oferta de Transporte Público</b>	Com oferta de elevada frequência da rede de transporte público	Com oferta de média frequência da rede de transporte público	Servido pela rede de transporte público

A centralidade de nível 1 representa o ponto nevrálgico do município, com o seu centro situado no edifício da Câmara Municipal. Nesta centralidade localizam-se as principais estruturas administrativas do município bem como alguns dos principais serviços, reunindo também uma forte componente comercial e de emprego. É, assim, o ponto mais importante do município e que, naturalmente, não se destina a servir somente a população residente na sua envolvente direta. É importante garantir um acesso de qualidade, por transporte público, a esta centralidade.

A centralidade de nível 2, de carácter local, encontra-se associada a territórios com elevada concentração de habitação, emprego e comércio, servindo um mínimo de 1000 habitantes num raio de 500 metros. A presença de equipamentos públicos deverá focar-se, essencialmente, no ensino, não obstante a possibilidade de providenciar outros serviços que terão, naturalmente, uma abrangência territorial mais vasta. A atividade comercial é também um elemento importante nesta tipologia de centralidade, devendo ser promovida a sua multifuncionalidade, de forma a permitir a satisfação de várias necessidades diárias de deslocação através dos modos ativos. Dada a sua importância no

funcionamento do sistema urbano, a estas centralidades deve ser garantido o acesso a serviço de Transporte Público, garantindo uma frequência média de até 30 minutos.

O terceiro nível de centralidades, de carácter de proximidade, tem como objetivo a redução da expressão territorial da monofuncionalidade residencial, criando pequenos focos de atratividade no território que possibilitem a utilização dos modos ativos para a satisfação de algumas das necessidades básicas de mobilidade. Com um raio de abrangência de 200m e uma população servida de, pelo menos, 500 habitantes, tratando-se de focos de urbanidade de menor dimensão, é importante garantir a presença de pequenos equipamentos de suporte como parques de jogos ou parques infantis. No que respeita ao comércio, entende-se que deverá ser garantida a existência de pequenos focos de atividades comerciais de suporte à função residencial (Gehl et. al., 2006). Não está em consideração a necessidade de incluir usos complementares ao habitacional em todos os edifícios, por exemplo nos seus pisos térreos, sob o risco de estes territórios não reunirem “massa crítica” suficiente para garantir a rentabilidade económica de um vasto número de atividades comerciais.

*[Handwritten notes and signatures on the right margin]*

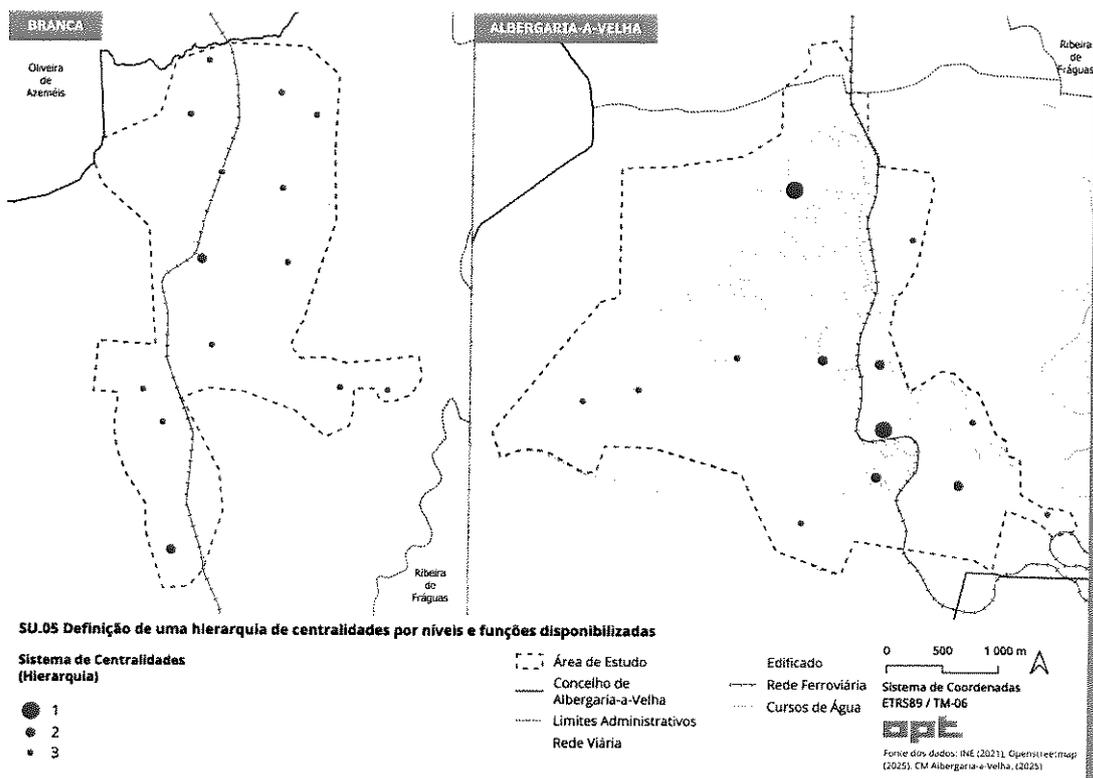


Fig. 4 Modelo de Centralidades proposto

É importante referir que o potencial destes espaços públicos de proximidade sairá, naturalmente, reforçado quando parte integrante de uma Zona 30 ou de Coexistência. A estratégia municipal deverá caminhar no sentido de dinamizar estas centralidades e introduzi-las no sistema de gestão territorial, adaptando as suas características às particularidades do território.

**SU.06 – Incorporação no PDM de exigências regulamentares para a implementação de infraestrutura ciclável em novos empreendimentos**

As políticas de estacionamento constituem um elemento-chave nos padrões de mobilidade (Comissão Europeia, 2020), sendo que o acesso facilitado ao mesmo é um fator que influencia as escolhas diárias de mobilidade da população, em especial no caso do estacionamento de automóveis. A fase de diagnóstico deste PMUS identificou um elevado potencial de utilização da bicicleta, sendo o estacionamento um elemento essencial para a indução de viagens recorrendo a este modo de transporte. Regra geral, este tipo de infraestrutura é providenciado em estabelecimentos de ensino, junto a equipamentos públicos e nos núcleos urbanos mais densos.

Não obstante, quando o objetivo passa pela garantia de uma elevada taxa de cobertura da rede ciclável no território, a provisão de estacionamento para bicicletas não deve limitar-se ao investimento público. À semelhança do que acontece com o automóvel, em que os Planos Diretores Municipais definem valores mínimos para o estacionamento consoante o uso dos edifícios, sugere-se que deve ser seguida uma lógica idêntica para a bicicleta.

Em alguns países como a Dinamarca, França ou Reino Unido, as autoridades nacionais e regionais introduziram requisitos para quantidades mínimas de estacionamento de bicicletas em empreendimentos residenciais (Küster e Peters, 2018). No caso nacional, Matosinhos é, até ao momento, o único concelho que introduziu requisitos de estacionamento para bicicletas para novas construções dos usos de serviços, comércio ou equipamentos de utilização coletiva. Adaptando ao contexto de Albergaria-a-Velha, a abordagem de Matosinhos aparenta ser a mais adequada, providenciando assim à população locais adequados para o estacionamento das suas bicicletas nos diferentes destinos quotidianos. É assim proposta a seguinte regra para a dotação de estacionamento para bicicletas, que deverá incorporar futuras revisões do Plano Diretor Municipal:

Tab. 6 Parâmetros de dotação de estacionamento para bicicletas

<b>Uso proposto</b>	<b>Estacionamento de bicicletas</b>
<b>Comércio e serviços</b>	1 lugar/ 100m <sup>2</sup>
<b>Empreendimentos turísticos</b>	1 lugar por cada 5 unidades de alojamento
<b>Indústria/ Armazéns</b>	1 lugar/ 75 m <sup>2</sup>

Para além da quantidade deverá, idealmente, ser acautelada a qualidade da infraestrutura. Alguns aspetos a ter em consideração são as condições de segurança, a localização (interior/exterior), a existência de cobertura (caso o estacionamento seja exterior) e a disponibilização de infraestrutura para o carregamento de bicicletas elétricas.



#### **SU.07 – Incorporação no PDM de limites máximos para o estacionamento automóvel em novos empreendimentos, em função dos índices de acessibilidade**

Propõe-se a incorporação no Plano Diretor Municipal (PDM) de limites máximos para a oferta de estacionamento privado em novos empreendimentos, ajustados aos índices de acessibilidade local. Esta medida visa reduzir a indução do uso do automóvel e promover padrões de mobilidade mais sustentáveis, articulando o planeamento urbano com a rede de transportes públicos e os modos ativos.

Os índices de acessibilidade, neste contexto, referem-se à capacidade de cada área em oferecer conexões eficientes com funções essenciais do quotidiano — como emprego, educação, comércio, serviços e lazer — através de transportes públicos, redes pedonais e cicláveis. Assim, zonas centrais com elevada acessibilidade, como a centralidade de Albergaria-a-Velha, devem adotar padrões mais restritivos de estacionamento, reforçando a prioridade aos modos ativos e coletivos. Por outro lado, nas áreas residenciais mais dispersas, como as identificadas na Branca e ao longo do IC2, os novos empreendimentos deverão ser planeados de forma a complementar a rede pedonal e o transporte público, permitindo uma transição gradual para a redução da dependência do automóvel.

Práticas internacionais demonstram a eficácia deste tipo de abordagem. Em Londres, a definição de padrões máximos de estacionamento com base no índice PTAL (Public Transport Accessibility Level) tem sido fundamental para reduzir a dependência do automóvel e orientar novos empreendimentos para zonas com melhor oferta de transportes (Greater London Authority, 2021). Em Barcelona, a implementação dos “superblocks” combinou medidas de restrição ao estacionamento e à circulação automóvel com estratégias de valorização do espaço público, favorecendo os modos ativos e a criação de cidades de proximidade (CityChangers, 2023). Já a iniciativa europeia PARK4SUMP destaca a gestão do estacionamento como ferramenta estratégica para apoiar políticas de mobilidade sustentável, promovendo limites máximos em áreas com elevada acessibilidade (Comissão Europeia, 2020).

A aplicação deste modelo, num primeiro momento unicamente no centro de Albergaria-a-Velha, permitirá condicionar a aprovação de novos empreendimentos à sua integração com a rede de mobilidade sustentável, criando parâmetros urbanísticos vinculativos que alinham o crescimento urbano com os objetivos do PMUS.

## SU.08 – Elaboração de um Plano de Mobilidade para a Zona Industrial

As viagens pendulares realizadas por motivos de trabalho representam uma elevada percentagem do total de movimentos diários, tendo um elevado impacto no sistema de mobilidade, que deverá estar preparado para satisfazer as necessidades de deslocação da população.

Os Planos de Mobilidade para Zonas Industriais constituem instrumentos cujo principal objetivo é responder às necessidades de deslocação inerentes à atividade de uma empresa/conjunto de empresas, destacando-se as viagens realizadas pelos colaboradores, pelos clientes e pelos fornecedores. Dado que Albergaria-a-Velha possui um foco de atividade industrial com elevada expressão pretende-se evoluir a partir dos métodos de planeamento tradicionais, que exigem apenas estudos de tráfego que avaliam o impacto sobre a fluidez dos movimentos em automóvel, para um modelo em que se reflete sobre o impacto em todo o sistema de mobilidade, propondo soluções para promover o uso de alternativas ao automóvel.

Os principais objetivos destes planos passam pela redução do número de deslocações em modos de transporte motorizados, privilegiando a transferência modal para meios mais sustentáveis e eficientes. Para tal, pretende-se não só promover políticas integradas de transporte que favoreçam as deslocações em Transporte Público e modos suaves, mas também otimizar as viagens realizadas com recurso a transporte individual, através do *carpooling*, por exemplo.

Numa primeira fase, este plano de mobilidade deverá incluir elementos como:

- Análise à pertinência do horário e frequência de circulação das linhas de transporte público que servem a zona em análise, em função dos horários de funcionamento das atividades económicas;
- Otimização da dimensão dos veículos de transporte público para evitar a sobrelotação ou a circulação com veículos de dimensão excessiva para a procura;
- Obstáculos à utilização dos modos ativos e procura de soluções para aumentar a sua utilização.

Este estudo deverá ser tido em conta na próxima revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) ou em regulamentos municipais. As normas seguidas deverão ser as do Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos, elaborado pelo IMT no âmbito do Pacote da Mobilidade, ainda que só ganhem força de obrigatoriedade, para a sua execução, assim que esteja contemplada no PDM tal como fora previamente referido.

Numa segunda fase, o município deverá também impor a realização deste tipo de planos em todos os novos projetos de licenciamento com potencial para uma geração significativa de viagens, de forma que sejam estabelecidas metas concordantes com aquelas estabelecidas por este PMUS.

**SU.09 – Elaboração de Planos de Mobilidade Escolar por agrupamento de escolas**

As deslocações pendulares associadas ao ensino representam uma parcela significativa dos movimentos diários, sendo notória a redução nos volumes de tráfego registadas durante os períodos de interrupção letiva. As instituições de ensino, pela sua elevada capacidade de atração de viagens, constituem polos geradores de tráfego e têm um papel determinante na mobilidade urbana, exigindo soluções específicas que mitiguem os impactos gerados.

É neste contexto que os Planos de Mobilidade Escolar (PME) se configuram como instrumentos estratégicos para reorganizar os padrões de deslocação da comunidade escolar que não se limita aos estudantes, abrangendo também o corpo docente e não docente, bem como os encarregados de educação. Estes planos têm como objetivo promover alternativas ao transporte individual motorizado, incentivar a mobilidade ativa nos caminhos para a escola e saindo dela, aumentar a segurança nas zonas circundantes às escolas e fomentar hábitos de mobilidade sustentável.

Um aspeto crítico e muito importante a destacar é a compreensão de que a mobilidade escolar não é, na maioria dos casos, uma deslocação linear (casa-escola-casa). Especialmente entre mães e cuidadoras, observa-se o predomínio das deslocações poligonais, isto é, percursos que envolvem múltiplas viagens como por exemplo: deixar filhos na escola, ir para o trabalho, fazer compras e, finalmente, o regresso a casa. Isso exige que o plano posicione a escola como um nó central de uma rede de deslocações complexas, articulando transporte público, modos ativos e serviços de proximidade para reduzir a dependência do automóvel.

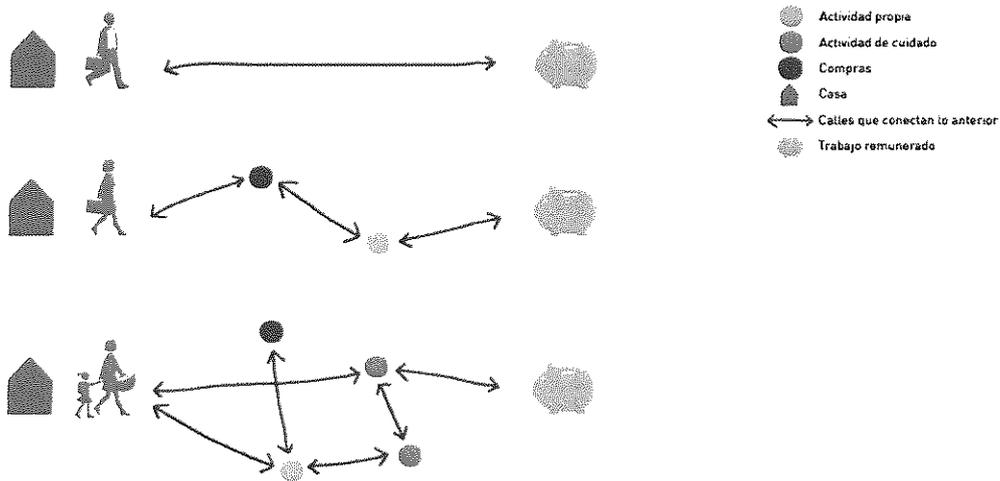


Fig. 5 Exemplo das deslocações quotidiana  
Fonte: Guia PMUS (Col-lectiu Punt6)

*[Handwritten signatures and notes on the right margin]*



Como primeiro passo na elaboração destes planos recomenda-se a construção de um diagnóstico de mobilidade da população escolar, recorrendo a inquéritos ou outras formas equivalentes de recolha de informação, com vista ao mapeamento das necessidades de deslocação. Esta recolha deve ser realizada com uma periodicidade anual. Para a construção do plano de ação recomenda-se a criação de um ambiente de cocriação, por meio de workshops criativos, mapas participativos, caminhadas exploratórias e consultas públicas. Esta abordagem garante que o plano reflita as necessidades reais das pessoas a nível local e aumenta o compromisso da comunidade com a sua implementação.

Destaca-se também o papel central da educação na consolidação de um PME. Integrar no currículo escolar conteúdos sobre mobilidade sustentável e segurança viária como em disciplinas de Estudo do Meio ou Cidadania e Desenvolvimento, o que amplia a compreensão do tema e estimula, desde cedo, a transformação cultural necessária para repensar os modos de deslocação. Ao incorporar essas temáticas na educação e articular escola, comunidade, técnicos e gestão pública, cria-se um plano que ultrapassa o campo da infraestrutura e alcança a mudança de comportamento, consolidando uma mobilidade mais segura, saudável e sustentável conforme é recomendado.

Em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 16/2023, de 27 de fevereiro, que estabelece as regras de elaboração e aprovação dos planos de transporte escolar, e alinhado com as diretrizes da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC), da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP), bem como com o Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes do IMT (Aviso n.º 3/2025), destacam-se as seguintes ações:

- Incentivo ao uso da mobilidade ativa (a pé e bicicleta), através da implementação de programas como o PediBus e BikeBus;
- Criação de zonas escolares seguras com a implementação de medidas de acalmia de tráfego;
- Eliminação de descontinuidades nas redes pedonais e cicláveis;
- Reforço do estacionamento para bicicletas e integração com transporte público;
- Adoção de soluções educativas que promovam a autonomia de crianças e jovens.

## SU.10 – Implementação de contadores de tráfego

A existência de contadores direcionados para a avaliação dos volumes de tráfego tem como principal objetivo monitorizar o sucesso das ações aplicadas no terreno e das políticas de gestão da mobilidade associadas a este PMUS. Este tipo de sucesso não pode apenas ser medido com base nos inquéritos à mobilidade ou a utilização de dados estatísticos respeitantes aos padrões de mobilidade da população, como de forma tão comum se faz a cada período censitário ou com o recurso a estudos criados para o efeito. Atualmente a tecnologia oferece soluções inovadoras para monitorizar em tempo real a utilização da infraestrutura de mobilidade, nomeadamente a rede viária, permitindo a contabilização quer de peões e bicicletas, mas também de diferentes tipologias de tráfego motorizado.

Estes sistemas são cruciais para compreender as tendências de uso, ao longo de várias escalas temporais, sendo possível compreender em termos diários, semanais, mensais e anuais os níveis de utilização, discriminados pelos diferentes modos. Através da instalação de equipamentos dotados de displays informativos é também possível comunicar informação relativa aos valores acumulados de contagens, elemento com grande impacto na publicitação do modo e da consciencialização pública

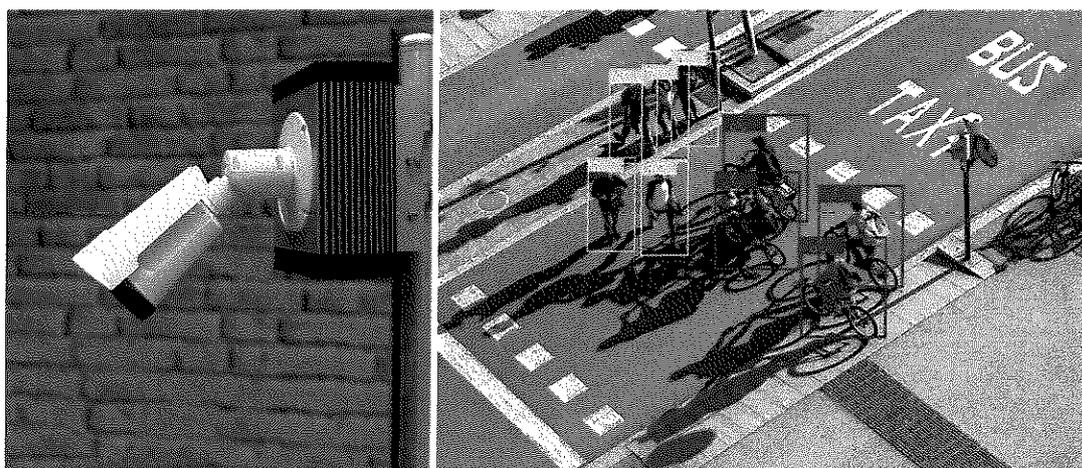


Fig. 6 Exemplo de contador de tráfego multi-veículo  
Fonte: EcoCounter

Em Portugal, o maior exemplo desta implementação atualmente passa pela capital do país, sendo que em Lisboa existem sistemas de contagem de bicicletas com uma rede de 34 sensores, onde dois destes locais disponibilizam *displays* informativos para o público.

Tendo já Albergaria-a-Velha iniciado um investimento direcionado para o modo ciclável, tendo sido inclusive uma medida de sucesso e que confere identidade ao município e às suas pretensões futuras, bem como ao compromisso responsável com a mobilidade sustentável, a instalação de contadores surge como um desenvolvimento lógico e estratégico, permitindo avaliar em tempo real o progresso da utilização da bicicleta no

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller marks and lines below it.

concelho e, simultaneamente, através da análise dos resultados respeitantes aos restantes modos avaliar as tendências de alteração modal.

Tab. 7 Calendarização da implementação de contadores de bicicletas e peões

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Novos contadores (n.º)	18	0	0

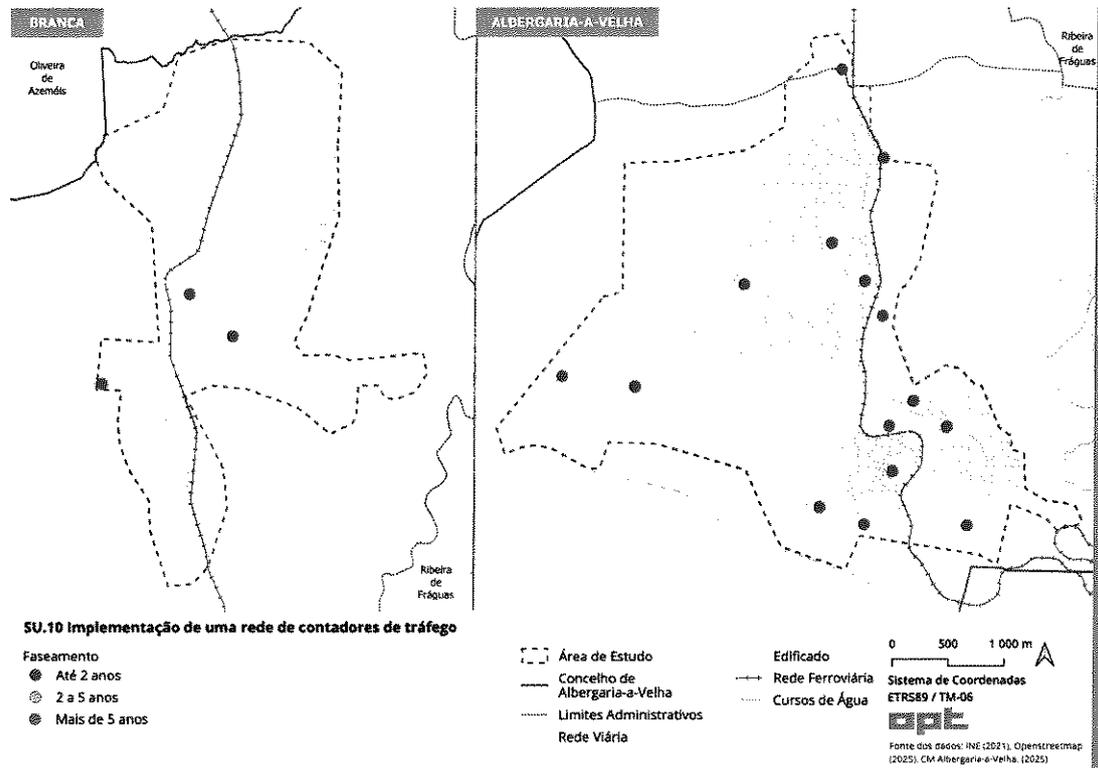


Fig. 7 Abrangência territorial da rede de contadores de bicicletas e peões

A localização definida para os 18 contadores tem como objetivo avaliar não só os fluxos em todos os pontos de entrada no centro de Albergaria, mas também nos principais acessos à Zona Industrial, ao longo do IC2 e nos troços cicláveis de ligação entre os dois aglomerados. Tratando-se de uma ação associada a avaliar o sucesso das medidas deste PMUS, a sua implementação encontra-se integralmente associada ao curto prazo.

### **SU.11 – Implementação de uma rede de medidores de poluentes atmosféricos e ruído**

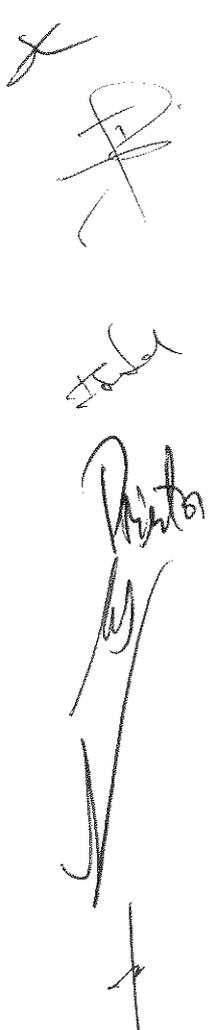
Embora reconhecidos os impactos sobre o ambiente e sobre a saúde a sua quantificação é muitas vezes dificultada pela inexistência de dados fiáveis. A extrapolação de dados de emissões através de fontes como a venda de combustíveis fósseis ou de dados de ruído através da categorização das vias consoante os volumes de tráfego esperados é meramente uma simplificação deste problema complexo.

Para tal, propõe-se a instalação de uma rede de monitorização contínua da qualidade do ar e dos níveis de ruído, com especial incidência nos principais eixos viários. Esta rede permitirá recolher dados em tempo real sobre a presença de poluentes atmosféricos e níveis de ruído, criando uma base de informação para orientar a gestão do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) a partir de evidências.

Estes dados, além de medir o impacto das medidas implementadas no âmbito do PMUS, também apoiam políticas públicas de mitigação, como a redefinição de limites de tráfego em áreas sensíveis, a priorização de zonas de baixas emissões e o planeamento de infraestruturas verdes que contribuam para a redução de poluição sonora e atmosférica. Ao disponibilizar informações acessíveis à população, esta rede reforçará a transparência e permitirá que cidadãos, empresas e instituições compreendam melhor a relação entre mobilidade e meio ambiente, estimulando comportamentos mais sustentáveis.

Práticas internacionais evidenciam a relevância desta solução. Em Londres, a plataforma London Air Quality Network monitoriza em tempo real os níveis de poluição atmosférica, apoiando decisões sobre restrições ao trânsito e a implementação da “Ultra Low Emission Zone” (King’s College London, 2022). Em Barcelona, redes similares de sensores de ruído e qualidade do ar são integradas para ajustar políticas de mobilidade e uso do solo em função dos impactos ambientais registados (Ajuntament de Barcelona, 2023). Para além disso, iniciativas como o projeto europeu CitiMeasure demonstram como a participação comunitária pode ser incorporada nestas redes, envolvendo cidadãos na recolha e validação de dados e fortalecendo a coesão social e a corresponsabilização ambiental (Comissão Europeia, 2023).

A implementação desta rede em Albergaria-a-Velha representa um passo fundamental para alinhar as políticas locais com as metas europeias de neutralidade carbónica e melhoria da qualidade de vida urbana, transformando os indicadores ambientais em ferramentas de planeamento e tomada de decisão.



**SU.12 – Realização de ações de capacitação para o executivo municipal, juntas de freguesia e corpo técnico municipal, no âmbito das políticas de uso do solo e gestão da mobilidade**

As decisões tomadas no planeamento da cidade impactam diretamente na forma como as pessoas se deslocam, trabalham, cuidam, vivem e convivem na cidade. Quanto maior for o alinhamento institucional entre os diversos atores com impacto na definição e na execução das ações, maior será a capacidade de resposta integrada às necessidades da população. Para garantir que as transformações propostas neste PMUS avancem com consistência e impacto real, é essencial que todas as partes envolvidas — Executivo Municipal, Juntas de Freguesia e corpo técnico — estejam alinhadas, sensibilizadas e tecnicamente preparadas. A definição de um sistema de mobilidade mais sustentável exige mais do que boas ideias e projetos bem desenhados. Exige também uma equipa coesa e que atue com base em princípios partilhados.

Nesta estratégia, propõe-se um percurso de capacitação que combina sensibilização política e qualificação técnica, com base em metodologias ativas de aprendizagem e processos deliberativos. Em vez de formações expositivas e unilaterais, serão promovidas experiências de escuta, troca, vivência e construção conjunta de soluções. Trata-se de um processo pensado para envolver ativamente os participantes, estimulando o olhar crítico sobre o território e a criação de propostas ligadas ao contexto real de cada freguesia ou serviço técnico, podendo ser inclusive, as estratégias aqui propostas, parte do exercício prático-pedagógico. Este modelo está totalmente alinhado com o modelo de gestão deste PMUS, que estabelece o envolvimento contínuo dos atores locais como um dos pilares da sua implementação.



Fig. 8 Projeto “Centro, Diálogo Aberto” – São Paulo  
Fonte: SP Urbanismo

Esta aproximação entre executivo municipal, técnicos e comunidade fortalece a confiança nos processos de trabalho da gestão pública e contribui diretamente para que a mobilidade sustentável deixe de ser apenas uma intenção no papel e passe a ser reconhecida como possível e concreta. Quando os agentes envolvidos escutam e compreendem, por exemplo, as vivências associadas aos diferentes modos de transporte — seja o percurso da criança que vai a pé à escola, da pessoa idosa que depende de transporte público ou da mulher que se desloca à noite — a construção das soluções passa a refletir com mais fidelidade a realidade vivida no território.

A capacitação proposta nesta estratégia constitui uma abordagem única, baseada em metodologias ativas de aprendizagem e no ciclo deliberativo — Perceber → Fundamentar → Vivenciar → Propor — que pode ser estruturada com dois focos complementares: um virado para a gestão estratégica e outro para a atuação técnica-operacional.

Inspirada nos princípios de educação libertadora de Paulo Freire, essa abordagem parte do princípio de que todos os participantes — sejam eles representantes locais, gestores, ou técnicos — são sujeitos do conhecimento. Isso significa que o conteúdo não é apenas transmitido, mas construído a partir da escuta, da reflexão crítica e da experiência vivida no território. A metodologia ativa aplicada aqui cria um ambiente de aprendizagem horizontal, onde o saber técnico e o conhecimento local se encontram, para gerar respostas mais justas e contextualizadas. Daqui surge a possibilidade da introdução de técnicas como ferramentas participativas, simulações de cenários urbanos e caminhadas sensoriais, entre outros.

Os resultados esperados deste tipo de iniciativas são diversos, passando pelo fortalecimento da capacidade institucional para a implementação das ações do PMUS, o alinhamento técnico e político sobre as questões da mobilidade, o estímulo à implementação de soluções integradas entre urbanismo e mobilidade, a aproximação da gestão pública com a população e, finalmente, a consolidação de uma cultura urbana mais acessível, inclusiva e sustentável.



### **SU.13 – Criação de um programa de sensibilização para as empresas que promovam a mobilidade mais sustentável**

Sendo Albergaria-a-Velha um município com um polo industrial com grande relevância na região, funcionando desta forma como um importante gerador de viagens, é importante que este PMUS, com uma vigência que pretende cobrir a próxima década de investimentos na mobilidade do território, possa incidir diretamente sobre os mecanismos aplicados pelo tecido económico para a promoção da mobilidade sustentável.

Não sendo esta uma responsabilidade direta do município, o mesmo deve incentivar as empresas para que desenvolvam ações nesta temática, pelo que o objetivo passará por sensibilizar tanto as entidades empregadoras no município, quer a população empregada para a adoção de modos de transporte mais sustentáveis, como a bicicleta e o transporte públicos, bem como para o uso racional do automóvel.

No que respeita à utilização da bicicleta, o município deve incentivar as empresas para que dentro dos seus respetivos parques se possam criar condições para o estacionamento das bicicletas de forma segura, cómoda e abrigada, incentivando à utilização deste modo sustentável com a disponibilização de balneários, sempre que possível, para que os trabalhadores possam usufruir dos mesmos se assim necessitarem.



Fig. 9 Exemplo de estacionamento para bicicletas no interior de um parque industrial

Quanto ao transporte público, deverão ser apresentadas as vantagens associadas à comparticipação, total ou integral, dos passes mensais, incentivando os colaboradores para a tão desejada alteração modal. Sabendo, porém, dadas as especificidades deste território, que o automóvel continuará a ser a solução de mobilidade adotada para uma percentagem da população, a estratégia passará pela sensibilização para a adoção de práticas como a partilha de veículos, o estabelecimento de mecanismos de boleias (carpooling) entre colaboradores, podendo ser informais ou através de plataformas formais, podendo, por exemplo, ser disponibilizado estacionamento em localizações preferenciais para aqueles que adiram a este regime.

## 2.2 Modos Ativos

Os modos ativos são as deslocações a pé e de bicicleta e um dos pilares da mobilidade sustentável, promovendo benefícios ambientais, sociais e para a saúde pública. No entanto, o Relatório de Diagnóstico do PMUS de Albergaria-a-Velha evidencia uma realidade marcada pela forte dependência do automóvel, que representa 79% das deslocações pendulares no concelho, enquanto os modos ativos não ultrapassam os 10% do total. No que se refere ao modo pedonal, dos cerca de 150 km de vias onde a circulação de peões é permitida na área de estudo, ou seja, excluindo vias reservadas a automóveis, a ausência de passeios é a situação mais comum, atingindo 47% da rede no aglomerado de Albergaria-a-Velha e 64% no aglomerado da Branca. Em vários pontos, a infraestrutura pedonal apresenta largura insuficiente ou descontinuidades, comprometendo a segurança e a acessibilidade universal.

No modo ciclável, o concelho dispõe de cerca de 12 km de rede, composta por faixas partilhadas e pistas dedicadas, além de 24 ciclo parques, dos quais 21 localizados em Albergaria-a-Velha, e um sistema de bicicletas partilhadas (eMOBA) com 20 bicicletas elétricas em quatro estações. Apesar de constituir um avanço, a rede apresenta uma elevada fragmentação e uma baixa cobertura territorial, limitando o seu uso diário. Entre os principais desafios identificados destacam-se a descontinuidade das infraestruturas, a insegurança nos atravessamentos, as barreiras físicas como o IC2 e os declives acentuados, especialmente na Branca. Por outro lado, as áreas centrais com boa acessibilidade pedonal e as zonas de acalmia de tráfego já existentes revelam oportunidades para impulsionar a mobilidade ativa.

É neste contexto que o presente PMUS propõe um conjunto de doze ações no eixo temático dos modos ativos, que versam intervenções como a consolidação da infraestrutura pedonal, a expansão da rede ciclável e da eMOBA, passando pela implementação de projetos de urbanismo tático e campanhas de promoção junto da comunidade escolar. Estas ações visam inverter a atual pirâmide modal e contribuir para o cumprimento da meta de neutralidade carbónica em 2050, estabelecida pelo Governo de Portugal na Lei de Bases do Clima (Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro), tornando o caminhar e pedalar alternativas seguras, atrativas e acessíveis para toda a população. Por fim, estas medidas impactam diretamente a qualidade de vida urbana: ruas mais seguras, ambientes mais saudáveis, maior vitalidade do espaço público e um concelho preparado para responder aos desafios sociais e ambientais do futuro.



Tab. 8 Ações propostas para o eixo 'Modos Ativos'

<b>MA.01</b>	Elaboração de um Plano de Promoção de Acessibilidade Universal
<b>MA.02</b>	Reforço da infraestrutura pedonal nos locais com carências identificadas
<b>MA.03</b>	Intervenção na infraestrutura pedonal no IC2
<b>MA.04</b>	Implementação de um projeto de requalificação urbana, com base em Urbanismo Tático, na envolvente à Câmara Municipal
<b>MA.05</b>	Implementação de projetos de Urbanismo Tático na envolvente dos estabelecimentos de ensino
<b>MA.06</b>	Estruturação de uma rede ciclável
<b>MA.07</b>	Reforço da rede para estacionamento de bicicletas nos principais polos geradores
<b>MA.08</b>	Expansão da rede eMOBA na área de estudo
<b>MA.09</b>	Incorporação da eMOBA numa rede regional de bicicletas partilhadas biCIRA
<b>MA.10</b>	Implementação de sistemas de sinalética pedonal e ciclável de orientação
<b>MA.11</b>	Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade
<b>MA.12</b>	Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedibus e Bikebus) pela população escolar

Estudos e políticas

Equipamentos e infraestruturas

Inovação e Tecnologia

Sensibilização e formação

## MA.01 – Elaboração de um Plano de Promoção de Acessibilidade Universal

A promoção da acessibilidade universal nos espaços públicos é uma condição essencial para garantir o direito à cidade e a equidade no acesso às oportunidades. Em conformidade com os princípios estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e nas estratégias nacionais como a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP), o Plano de Promoção da Acessibilidade Universal (PPAU) é proposto como um instrumento estratégico para eliminar barreiras físicas, sensoriais e comunicacionais e assegurar uma mobilidade segura, contínua, legível e digna para todas as pessoas — independentemente da idade, condição física, sensorial ou socioeconómica.

A ausência de acessibilidade impacta diretamente os grupos em situação de maior vulnerabilidade na mobilidade urbana, incluindo especialmente pessoas com deficiência, pessoas mais velhas, crianças, mulheres, grávidas e todos aqueles em situação de mobilidade reduzida. A estruturação histórica dos espaços públicos, fortemente orientada para a circulação de veículos, perpetua desigualdades que limitam a fruição equitativa da cidade até à atualidade. A identificação de barreiras, como discontinuidades nos passeios, passadeiras sem rebaixamento, mobiliário urbano mal posicionado ou obstáculos temporários, é um passo fundamental para compreender como a malha urbana compromete a caminhabilidade, o conforto, a segurança e a autonomia dos cidadãos.

Esta estratégia assume, portanto, um carácter estruturante e transversal em relação às demais aqui propostas. Ao priorizar o desenho universal, a proximidade e a caminhabilidade, princípios que colocam a diversidade de corpos, ritmos e vivências no centro do planeamento urbano, consolida-se um modelo de cidade mais inclusivo.

O primeiro passo na elaboração deste plano passa pela formalização de um diagnóstico detalhado das diferentes barreiras existentes no espaço público, através de levantamento in loco. Para a sistematização dos resultados existem exemplos como o Índice de Caminhabilidade (iCam 2.0) do ITDP Brasil (Institute for Transportation and Development Policy), composto por 15 indicadores distribuídos por seis categorias que avaliam a qualidade do espaço urbano para peões. Essa abordagem permitirá classificar e priorizar áreas críticas, identificando os percursos com maior necessidade de intervenção, assim como georreferenciar por troços cada uma das barreiras mapeadas.



Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature that appears to be 'Pinto' and other smaller initials.

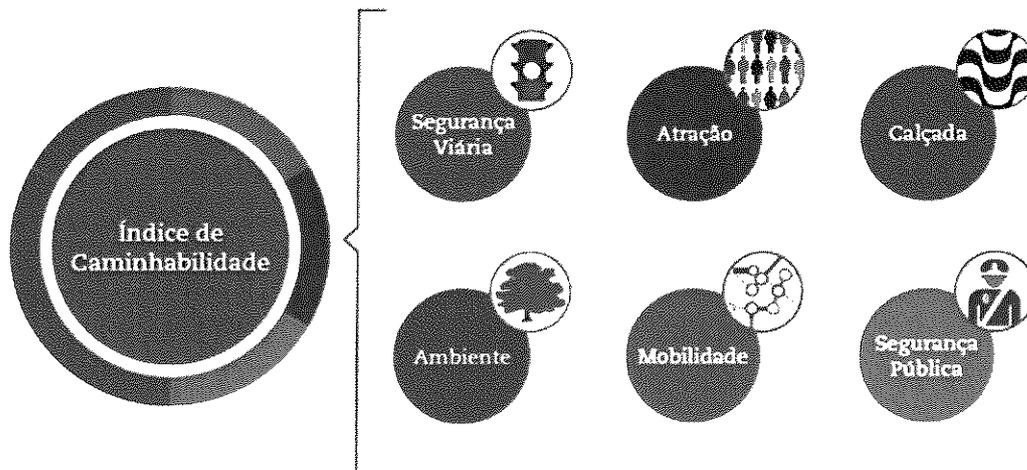


Fig. 10 Índice de Caminhabilidade (ICam) 2.0.  
Fonte: ITDP Brasil.

Previamente ao desenvolvimento do plano de ação é fundamental a auscultação dos grupos-alvo deste plano. Tal é possível recorrendo à realização de sessões participativas com grupos focais e associações representativas dos grupos vulneráveis, garantindo escuta qualificada sobre experiências e obstáculos quotidianos, e outro, de oficinas abertas com a sociedade civil, divididas por freguesia, para definição e priorização coletiva de ações e estratégias de implementação da acessibilidade universal na cidade.

Segue-se uma fase de capacitação interna das diferentes equipas técnicas do município com intervenção no desenho, funcionamento e manutenção do espaço público, promovendo compreensão da acessibilidade como dimensão da justiça espacial. Um exemplo prático dessa abordagem ocorreu durante a “Semana de Capacitação Prática sobre Mobilidade, desenvolvimento inclusivo e igualdade de gênero” quando técnicos da Prefeitura de Campo Grande-MS (Brasil) participaram de uma dinâmica de caminhada de sensibilização com cadeira de rodas, vendas e bengalas, acompanhados por pessoas com deficiência. Na ocasião, a troca de experiências com pessoas com deficiência visual e motora foi fundamental para evitar uma abordagem capacitista, ampliando a compreensão das limitações reais.



Fig. 11 Caminhada de sensibilização na Semana de Capacitação Prática do projeto Reviva campo Grande  
Fonte: Metrôpole Um pra Um.

Segue-se a integração normativa e estratégica, alinhando o plano com os referenciais técnicos e legais (Decreto-Lei n.º 163/2006, Guia de Acessibilidade e Mobilidade para Todos, ENMAP 2030), consolidando o PPAU como política estruturante integrada no modelo de governação do município.

Dada a complexidade, e por vezes vasto âmbito geográfico de atuação, proposto por este tipo de planos, propõe-se, numa fase preliminar de implementação a realização de ações temporárias, com duração variável, em locais estratégicos. Essas intervenções têm como objetivo testar soluções como rebaixamentos, reorganização de mobiliário urbano, ampliação de passeios ou cruzamentos acessíveis. Para garantir a eficácia, é necessário adotar um processo de monitorização que inclui a leitura do espaço público, com levantamento de fluxos de peões e veículos, permanência de pessoas, entrevistas com o objetivo de recolher perceções sobre o impacto das intervenções a partir de dados qualitativos e quantitativos, e por fim, análise dos resultados, direcionando o redesenho urbano definitivo com base nas necessidades identificadas e assegurando que as soluções sejam apropriadas pela população antes da implementação definitiva.

*[Handwritten signatures and initials in the right margin]*



## MA.02 – **Reforço da infraestrutura pedonal nos locais com carências identificadas**

O reforço da infraestrutura pedonal é condição central para garantir o direito à mobilidade ativa segura, contínua e inclusiva, alinhando-se com os objetivos da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP) e do Plano Nacional de Acessibilidade. A requalificação dos percursos pedonais possibilita a estruturação de cidades mais humanas, resilientes e equitativas, onde todas as pessoas, independentemente da idade, género ou condição física, possam deslocar-se com autonomia e dignidade.

O diagnóstico técnico do PMUS identificou carências na infraestrutura pedonal em diferentes zonas do território. Muitas dessas condições tornam os percursos pedonais pouco convidativos e, sobretudo, inacessíveis, comprometendo a segurança viária, a fluidez dos fluxos a pé e a justiça social. Isso impacta especialmente os trajetos quotidianos com destino a espaços como escolas, serviços públicos, comércio local e interfaces de transporte coletivo. Como consequência, limita a mobilidade ativa das pessoas mais vulneráveis na cidade, incluindo pessoas com deficiência, idosos, crianças, mulheres, mulheres grávidas e pessoas com mobilidade reduzida. A presente estratégia propõe a requalificação da infraestrutura pedonal orientada pelos princípios do desenho universal, da caminhabilidade e da inclusão social, com foco no reforço e na criação de passeios contínuos, confortáveis, seguros e acessíveis.

Tab. 9 Calendarização da proposta de construção de passeios

Ações	Curto	Médio	Longo
	prazo	prazo	prazo
	(0-2 anos)	(2-5 anos)	(5-10 anos)
Extensão de passeios a criar (m)	5 000	6 200	9 100

Ao todo a ação prevê a criação de passeios ao longo de cerca de 20 quilómetros, tendo o faseamento sido definido em função da prioridade dos diferentes troços caracterizados por limitações nesta infraestrutura. Ao reforçar a infraestrutura pedonal nos locais com carências identificadas, esta estratégia transforma percursos antes inadequados para a circulação a pé em eixos acessíveis, seguros e confortáveis, contribuindo diretamente para a redução da dependência do automóvel, a promoção da mobilidade ativa e a valorização do espaço público como ambiente de convivência, saúde e inclusão.

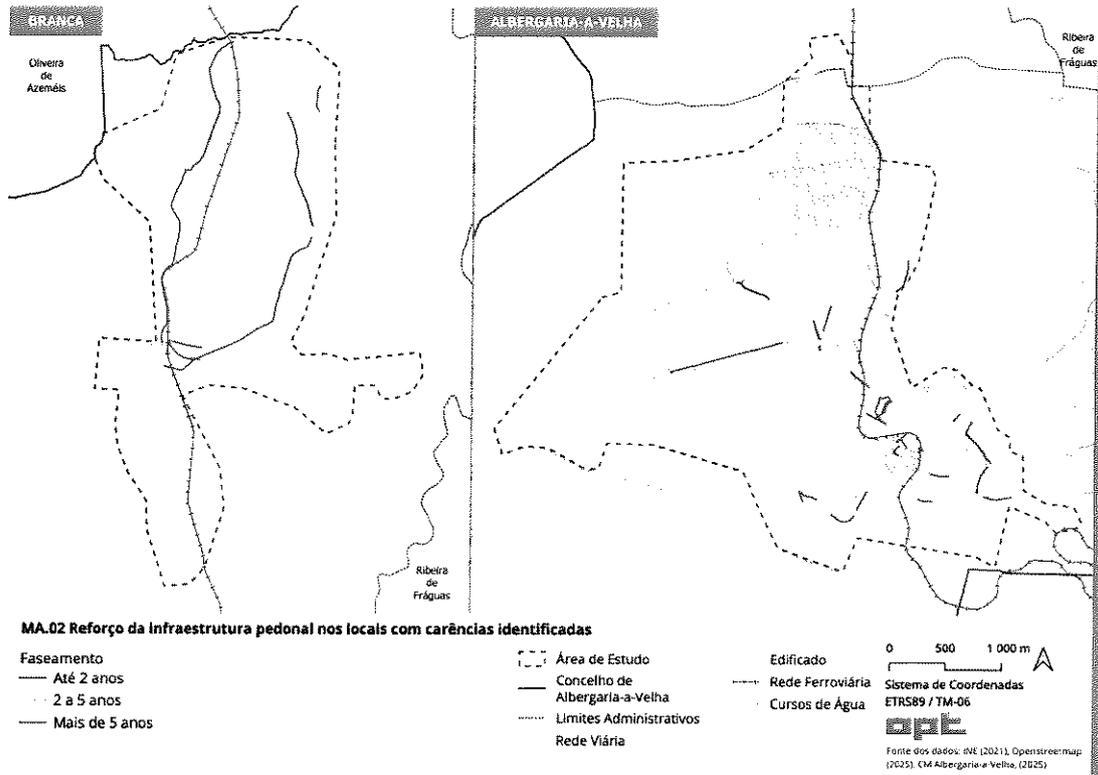


Fig. 12 Extensão territorial da nova infraestrutura de passeios

Assim, numa primeira fase tem-se a correção das barreiras identificadas no centro de Albergaria-a-Velha, bem como na envolvente da Escola Básica da Branca.

Numa segunda fase o reforço tem lugar maioritariamente na Zona Industrial de Albergaria e na envolvente.

Finalmente, na terceira fase a ação incide maioritariamente no aglomerado da Branca, ao longo dos eixos viários estruturantes deste aglomerado, estando também incluídos alguns troços nos locais de Sobreiro e no limite nascente do aglomerado de Albergaria.

**MA.03 – Intervenção na infraestrutura pedonal no IC2**

O IC2 é uma das principais vias de atravessamento do território de Albergaria-a-Velha, com um volume significativo de tráfego e assumindo quer o papel de eixo local, quer regional. Contudo, o seu traçado e tipologia assemelham-se, em especial no aglomerado de Albergaria, a uma via rápida, funcionando na prática como uma barreira física à mobilidade ativa e à coesão territorial.

No caso da Branca a situação é ainda mais sensível, pois é acrescentada a função de ligação urbana, quer automóvel quer pedonal, sem, porém, existirem condições adequadas de acessibilidade e segurança para os modos ativos. A ausência de atravessamentos seguros e acessíveis reduz drasticamente a permeabilidade urbana e compromete o acesso equitativo a equipamentos escolares, interfaces de transporte e serviços públicos.

Segundo o diagnóstico da 1.ª fase, os poucos atravessamentos existentes ao longo do IC2 são, na generalidade, mal distribuídos, com problemas de sinalização, visibilidade e segurança, enquanto promovem a fracturação do tecido urbano. Muitas travessias são informais, aumentando o risco de atropelamentos, sobretudo para crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida. A presença de passagens aéreas, embora evite conflitos diretos com o tráfego rodoviário, representa uma solução tecnicamente desadequada à realidade da mobilidade inclusiva, sendo frequentemente evitadas por grupos vulneráveis, por exemplo por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida devido à falta de acessibilidade e à sensação de insegurança.

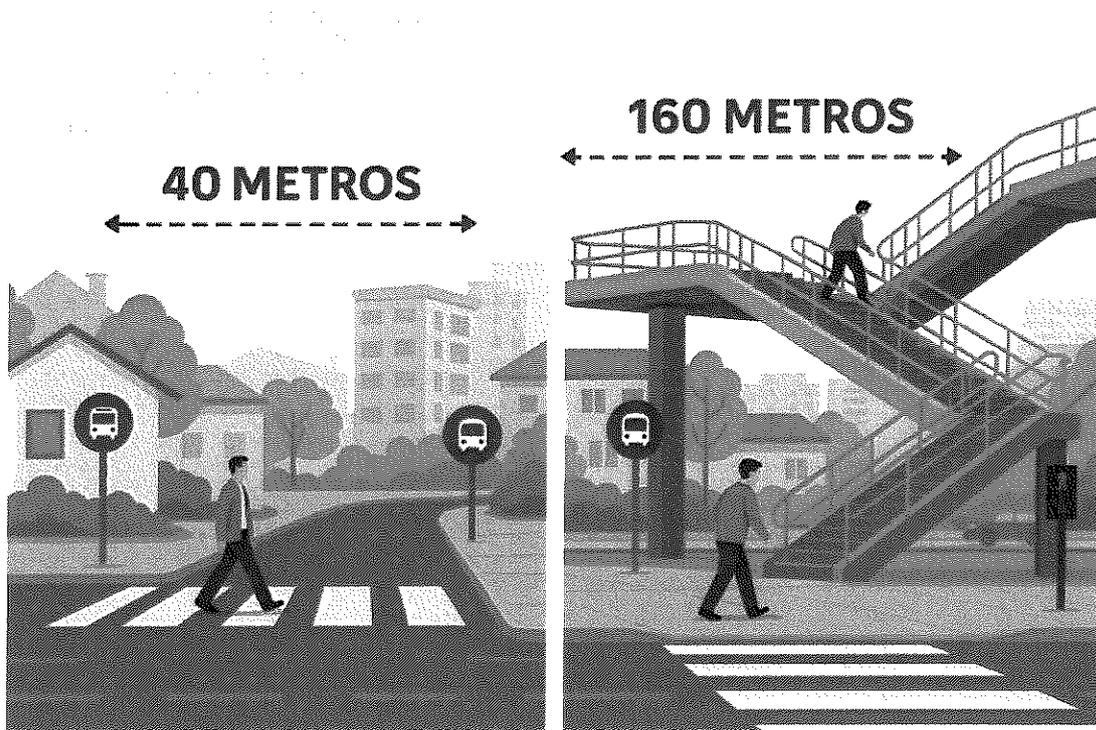


Fig. 13 Exemplo dos desafios de atravessamento associados a passagens superiores  
Fonte: Machado, 2025

Como tal, é proposta nesta ação o reforço do número de atravessamentos pedonais do IC2 como medida estruturante para a mobilidade ativa e para a coesão urbana. Apesar do reconhecimento da diversidade de contextos urbanos ao longo do traçado desta via, esta estratégia propõe uma atuação unificada, baseada em intervenções padronizadas, com vista a facilitar a sua implementação.

Importa também atuar sobre as insuficiências da infraestrutura pedonal, em especial nos locais onde esta via garante acesso direto às atividades económicas, mas também a paragens da rede de transporte público. A articulação com a ação anterior é fundamental para se garantir a continuidade dos percursos pedonais em ambas as margens desta via.

Tab. 10 Plano de ação para intervenção dos atravessamentos pedonais do IC2

Ações	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão de passeio criado (m)	0	9 960	0
Instalação de passadeira semaforizada (n.º)	0	8	0
Instalação de semaforização em passadeira existente (n.º)	0	6	0
Instalação de vedação no separador central (m)	0	300	0

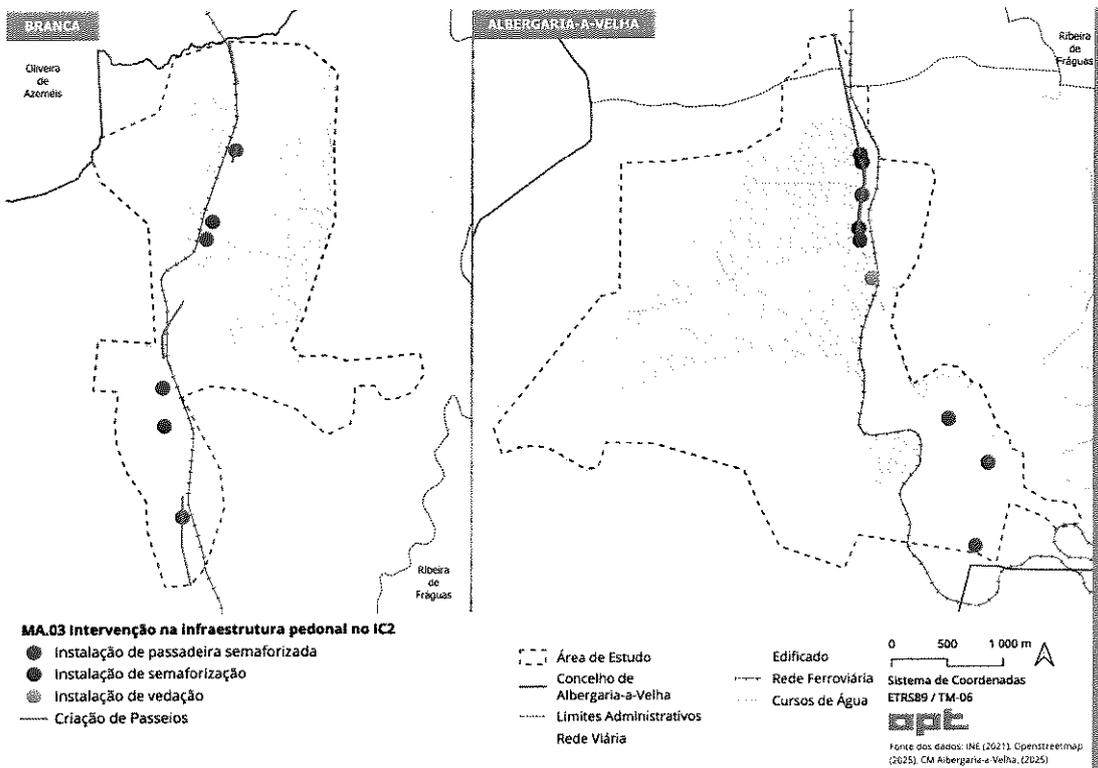


Fig. 14 Localização dos atravessamentos pedonais do IC2 a intervir

As novas passadeiras semaforizadas são propostas em quatro localizações distintas no aglomerado de Albergaria, com o objetivo de fomentar a coesão urbana entre as margens

*Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large arrow pointing left and several illegible signatures.*

desta via. Já no caso da Branca o objetivo passa especialmente pelo aumento dos níveis de acessibilidade à infraestrutura de transporte público pela população e atividades económicas localizadas em ambos os lados desta via, quer seja relativamente ao autocarro quer à Linha do Vouga, sendo para tal proposta a instalação de atravessamentos semaforizados em quatro novas localizações.

A instalação de semaforização em locais de atravessamento já existente tem lugar em seis localizações distintas, quatro deles em Albergaria-a-Velha, nas entradas e saídas de duas rotundas na envolvente à Zona Industrial, e as restantes na Branca.

Já a instalação de vedação ao longo do separador central é proposta para o troço envolvente à passagem superior que se localiza nas imediações do Colégio de Albergaria. Esta intervenção tem como objetivo desincentivar o atravessamento à superfície neste local, situação que potencia situações de atropelamento.



Fig. 15 Localização no IC2 sujeito à instalação de vedação no separador central

**MA.04 – Implementação de um projeto de requalificação urbana, com base em Urbanismo Tático, na envolvente à Câmara Municipal**

O Urbanismo Tático consiste na criação de intervenções urbanas temporárias, de baixo custo e rápida execução, concebidas para testar soluções no espaço público antes de se avançar para transformações definitivas. Surgiu nos Estados Unidos, formalmente, no início da segunda década do século XXI, tornando-se um instrumento de experimentação urbana, capaz de promover mudanças comportamentais, novas formas de apropriação do espaço e o fortalecimento do sentimento de pertença.

Para além do seu carácter experimental, esta abordagem tem como potencial devolver o espaço público às pessoas, fomentando a convivência, a diversidade de usos e maior segurança percebida. Representa uma abordagem “bottom-up” (de baixo para cima), pautada pela participação ativa da comunidade, mas que pode e deve dialogar com estratégias “top-down” (de cima para baixo), garantindo legitimidade, escala e articulação com as políticas públicas existentes.

Dada a sua flexibilidade, o Urbanismo Tático é frequentemente utilizado como forma de testar soluções de acalmia de tráfego e de revitalização do espaço público, promovendo a criação de espaços de socialização e o encontro das pessoas nas praças públicas, ruas e outros locais, retirando protagonismo ao automóvel. Contudo, deve ser adotado como parte de um processo contínuo, com faseamento bem definido que permita testar hipóteses, envolver a comunidade e medir impactos. Esta abordagem de “laboratório urbano” aumenta a legitimidade das decisões, reduz riscos e favorece intervenções duradouras ao alcançar a fase de intervenção permanente, nomeadamente quando os materiais temporários são substituídos por soluções definitivas. Em Portugal, pode-se referir o exemplo da intervenção no centro de Valongo onde, através da implementação de urbanismo tático, foram introduzidos *parklets*, reformulado o sistema de circulação viário, alargado o canal de circulação pedonal e introduzidos elementos flexíveis como vasos e mobiliários no espaço público oferecendo espaços de convívio no percurso pedonal.

*[Handwritten signatures and marks on the right margin]*

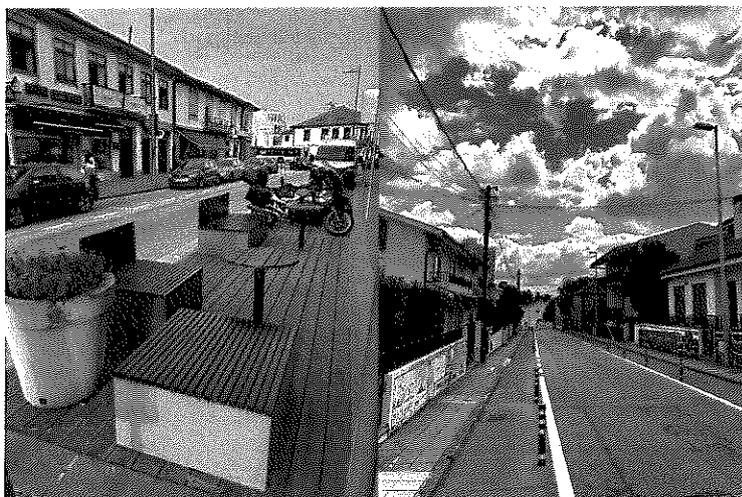


Fig. 16 Intervenções de Urbanismo Tático realizadas em Valongo

Apesar do seu carácter experimental, é essencial que a estratégia de implementação de soluções de urbanismo tático siga um faseamento estruturado, que articule métricas, participação comunitária e monitorização contínua. Projetos de urbanismo tático, quando bem concebidos e geridos, podem promover o aumento da segurança percebida, o fortalecimento dos vínculos comunitários e a dinamização de hábitos mais saudáveis, como demonstram experiências nacionais e internacionais. No entanto, estes resultados não são automáticos, pois dependem de um desenho qualificado, processos participativos ativos e acompanhamento constante, capazes de ajustar a intervenção às necessidades reais dos utilizadores. Isso reforça que projetos táticos bem-sucedidos dependam tanto do desenho qualificado, quanto da co-gestão e avaliação contínuas.

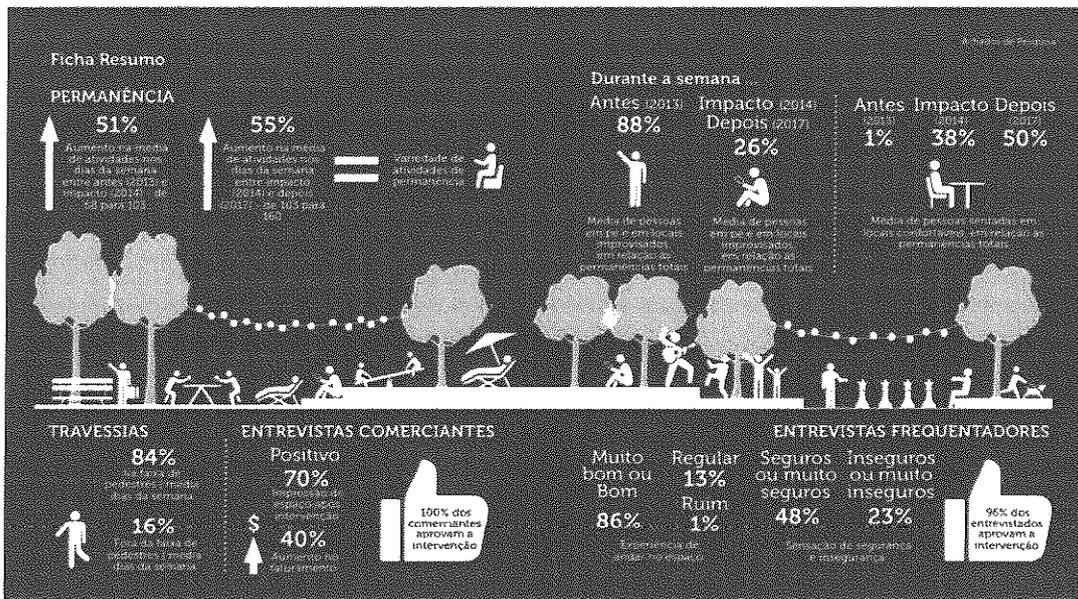


Fig. 17 Ficha resumo dos resultados do projeto Centro Aberto Largo São Francisco (São Paulo-SP, Brasil)  
Fonte: Gestão Urbana SP

Este processo pode ser organizado conforme as seguintes etapas:

- **Caracterização da área de intervenção:** levantamento detalhado das condições atuais do espaço (fluxos pedonais, tempos de permanência, padrões de travessia, percepção de segurança) e mapeamento de conflitos, oportunidades e potencialidades do local;
- **Definição dos objetivos e da proposta inicial:** formulação dos objetivos específicos (ex.: acalmia de tráfego, estímulo ao comércio, melhoria da segurança) e desenvolvimento de uma proposta inicial que traduza essas metas em soluções espaciais e programáticas;
- **Sessões de trabalho com a população:** realização de processos participativos ativos (oficinas, reuniões e questionários) com residentes, comerciantes, utilizadores e demais stakeholders, para validar diagnósticos, co-criar soluções e garantir que a intervenção responda às necessidades da comunidade;

- Ajuste da solução e plano de acompanhamento: revisão do projeto com base no feedback comunitário e elaboração de um plano de monitorização, que defina indicadores e critérios de sucesso, bem como os momentos de avaliação;
- Implementação das medidas temporárias: execução da intervenção piloto, preferencialmente nos meses de primavera e verão, com mobiliário modular, elementos decorativos e estratégias de ativação (programação cultural, comida de rua, parklets e sinalização interativa);
- Monitorização, avaliação e ajustes: recolha sistemática de dados quantitativos e qualitativos durante o período de teste (contagens de pedestres, padrões de permanência, entrevistas e painéis interativos), permitindo ajustes dinâmicos para otimizar o projeto;
- Conversão para intervenção permanente: decisão, com base nos resultados e no envolvimento comunitário, sobre a transformação da intervenção em definitiva (com materiais duradouros, como betão e mobiliário fixo) ou a reversão para a condição inicial, consolidando as lições aprendidas.



Caracterização da área de intervenção



Definição dos principais objetivos e da solução a implementar



Realização de sessões de trabalho com a população



Ajuste da solução a implementar e definição de um plano de acompanhamento



Implementação de medidas temporárias



Monitorização, avaliação e ajuste da intervenção



Conversão para intervenção permanente

Fig. 18 Faseamento da implementação de projetos piloto de Urbanismo Tático

Idealmente, cada intervenção deverá ser programada com o objetivo de garantir a sua implementação no início dos meses de primavera, prevendo-se um período de teste entre 4 e 6 meses (podendo variar conforme a estratégia), abrangendo assim os meses com melhores condições climáticas para usufruto do espaço público. Todo o processo deverá ser bem divulgado pelo município, garantindo transparência, envolvimento e disseminação do projeto por todos os munícipes e fomentando o interesse pela sua aplicação em outras áreas, caso se manifestem intenções de colaboração.

*Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the bottom.*

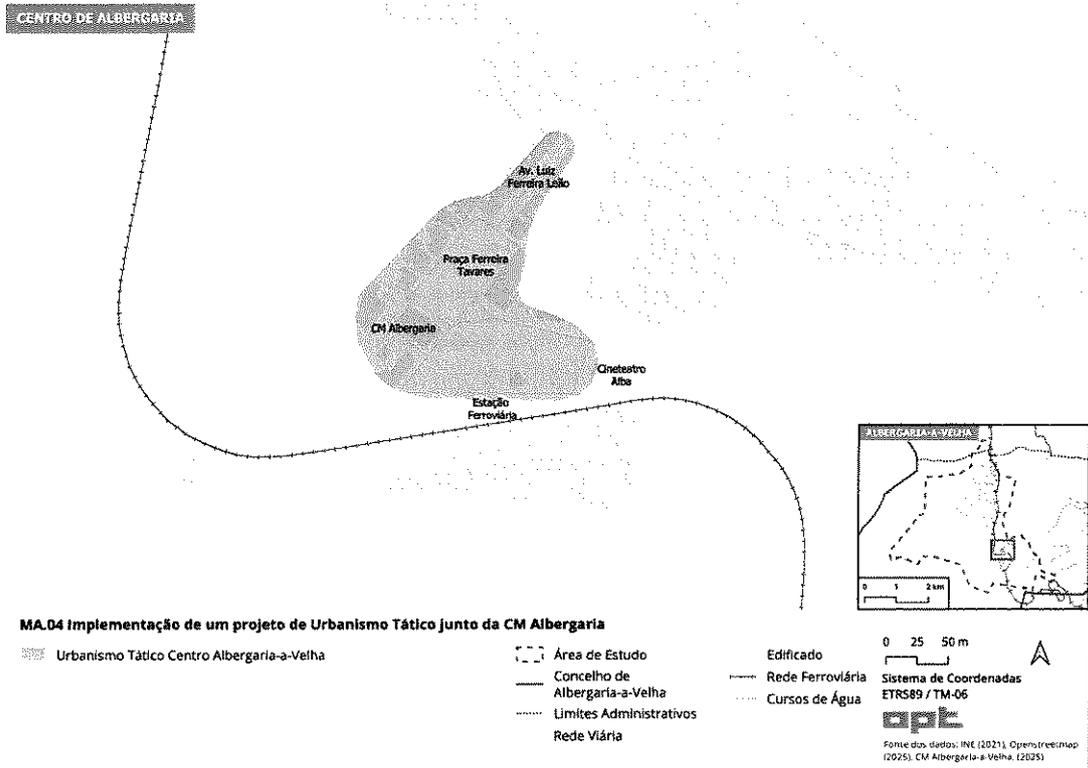


Fig. 19 Proposta de área de intervenção para o projeto de requalificação urbana na envolvente à Câmara Municipal

Reconhecendo essa potencialidade, a estratégia MA.04 propõe implementar um projeto piloto de urbanismo tático na área em redor da Câmara Municipal, envolvendo a Alameda 5 de Outubro, a Praça Ferreira Tavares e a Avenida Napoleão Luiz Ferreira Leão. Embora o processo de implementação desta ação vá permitir tirar conclusões mais incisivas, pretende-se que esta intervenção reforce os índices de utilização do espaço público e reduza o impacto da presença automóvel.

Esta ação configura-se como um laboratório vivo de participação e experimentação, que integra processos contínuos de monitorização e ajuste para orientar decisões sobre a transformação definitiva do espaço público.

## MA.05 – Implementação de projetos de Urbanismo Tático na envolvente dos estabelecimentos de ensino

Uma percentagem significativa da circulação urbana concentra-se nas viagens relacionadas com as escolas, tanto a pé quanto por modos motorizados, especialmente nos horários de entrada e saída. Quando mal planeados, as áreas circundantes às escolas tendem a apresentar conflitos entre modos de transporte, ocupação desordenada do espaço público e ausência de medidas de proteção ativa aos utilizadores mais vulneráveis. Estes incluem, principalmente, as próprias crianças e adolescentes, mas também mulheres, cuidadores, pessoas com mobilidade reduzida e idosos, que frequentemente acompanham os estudantes.

O diagnóstico da primeira fase do PMUS identificou as áreas circundantes às escolas como áreas sensíveis da malha urbana, que exigem intervenções para aumentar a segurança, promover a mobilidade ativa e qualificar o espaço público. Por essa razão se propõe o uso do Urbanismo Tático como instrumento inicial de ação — uma abordagem de baixo custo, rápida implementação e alto potencial participativo, que permite testar, de forma provisória, novas configurações do espaço público, tornando-as mais acessíveis, seguras, inclusivas e adequadas às necessidades da infância e juventude. Essa ação possui forte ligação à estratégia da ação MA.04.

Com base nas recomendações da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP 2030), no Guia de Mobilidade Escolar do IMT e em boas práticas nacionais e internacionais, destacam-se iniciativas exemplares que inspiram esta abordagem.

Em Lisboa, o projeto “Escola em Ligação”, promovido pela associação Rés do Chão, enfrentou a desorganização e insegurança das zonas circundantes às escolas substituindo lugares de estacionamento por áreas de permanência com bancos e vegetação, cocriadas com a comunidade escolar. A avaliação realizada indicou um aumento de 300% no número de pessoas sentadas e um acréscimo de 23% no tempo de permanência no espaço, refletindo maior conforto, segurança e apropriação coletiva do território.

No Brasil, o projeto Caminhos da Escola, em Fortaleza, utilizou intervenções temporárias com pintura no solo, mobiliário leve e atividades educativas para reorganizar fluxos de entrada e saída nas escolas públicas. A experiência demonstrou que o envolvimento direto de crianças, famílias e comunidade escolar pode impulsionar mudanças concretas na segurança viária e no desenho urbano das zonas circundantes às escolas.



Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'Rita' and another that appears to be 'Sabela'.



Fig. 20 Antes e Depois do projeto *Escola em Ligação* (Lisboa) e *Caminhos da Escola* (Fortaleza, Brasil)  
Fonte: Rés do Chão e Global Designing Cities Initiative

Este processo pode ser organizado conforme as seguintes etapas:

- Caracterização da área de intervenção: levantamento detalhado das condições atuais (fluxos pedonais, tempos de permanência, padrões de travessia, percepção de segurança) e mapeamento de conflitos, oportunidades e potencialidades do local. Simultaneamente, deve ser aferida a mobilidade dos utilizadores diários do estabelecimento de ensino em análise, integrando as percepções da comunidade escolar, em especial das crianças e jovens, no levantamento técnico;
- Definição dos objetivos e da proposta inicial: formulação dos objetivos específicos (ex.: acalmia de tráfego, ampliação de passeios, criação de pinturas lúdicas);
- Sessões de trabalho com a população escolares: realização de oficinas criativas com alunos, famílias, docentes e funcionários para cocriar soluções, escolher cores, validar protótipos e reforçar o sentido de pertença ao espaço;
- Ajuste da solução e plano de acompanhamento: revisão do projeto com base no feedback comunitário e elaboração de um plano de monitorização, que defina indicadores e critérios de sucesso, bem como os momentos de avaliação;
- Implementação das medidas temporárias: execução da intervenção piloto, preferencialmente na primavera;
- Monitorização, avaliação e ajustes: recolha sistemática de dados quantitativos e qualitativos durante o período de teste, permitindo ajustes dinâmicos para otimizar o projeto;



- Conversão para intervenção permanente: decisão, com base nos resultados e no envolvimento comunitário, sobre a transformação da intervenção em definitiva (com materiais duradouros, como betão e mobiliário fixo) ou a reversão para a condição inicial, consolidando as lições aprendidas.

Recomenda-se o início das intervenções na primavera, aproveitando as melhores condições climáticas e o calendário escolar, enquanto atividades pedagógicas e de articulação comunitária (oficinas, mapeamentos, sessões de sensibilização) devem começar já no início do ano letivo. A avaliação das intervenções em contexto real ocorrerá durante o período escolar, permitindo ajustes contínuos.

Tab. 11 Faseamento do desenvolvimento de estratégias de urbanismo tático na envolvente aos estabelecimentos de ensino

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Estabelecimentos abrangidos (n.º)	1	1	1

Para uma primeira intervenção foi selecionada a Escola Secundária de Albergaria-a-Velha. A médio prazo, com a consolidação deste primeiro projeto segue-se uma intervenção na Escola Básica Boaventura. Finalmente, a longo prazo esta ação incidirá sobre a Escola Básica de Laginhas, no aglomerado da Branca.

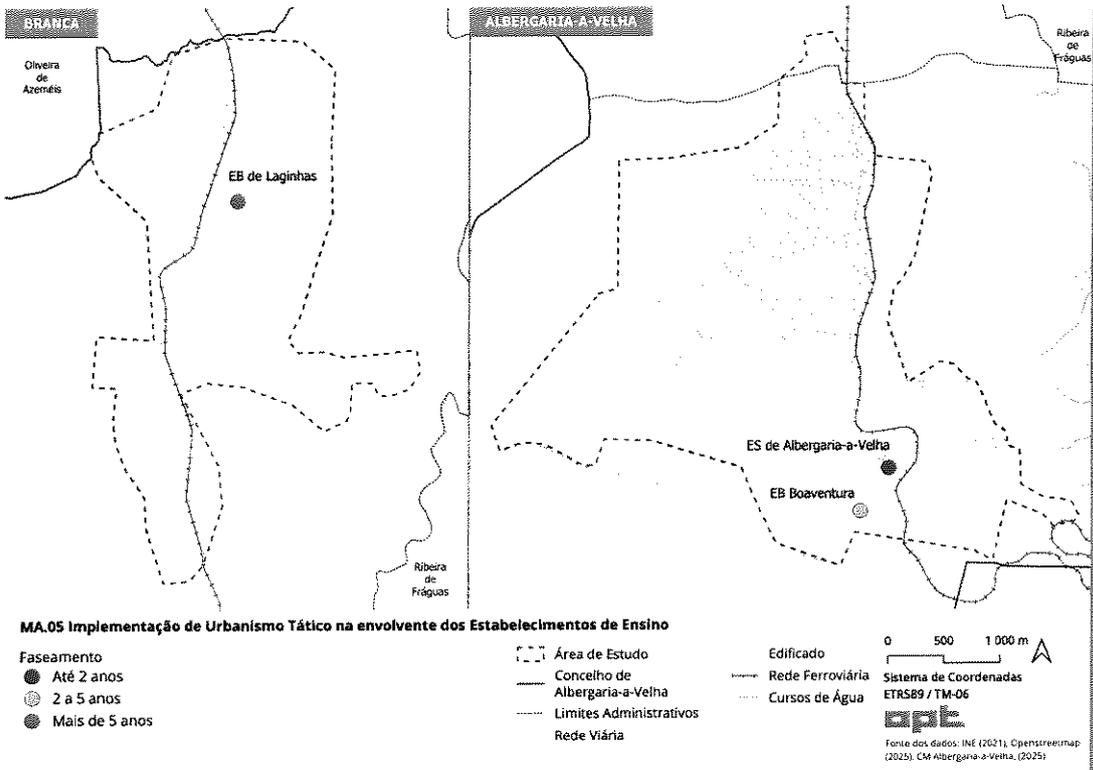


Fig. 21 Localização dos estabelecimentos de ensino abrangidos por ações de urbanismo tático na envolvente

## MA.06 – Estruturação de uma rede ciclável

O incentivo ao uso da bicicleta como modo de transporte quotidiano constitui um pilar essencial da mobilidade urbana sustentável. Para que a bicicleta se torne uma alternativa viável, segura e atrativa, é imprescindível garantir a existência de uma rede ciclável contínua, conectada, segura e acessível, tanto no interior do concelho quanto nas suas articulações com os territórios vizinhos. O diagnóstico do PMUS evidenciou que, apesar do potencial topográfico e territorial de Albergaria-a-Velha para a mobilidade ciclável, a rede existente é limitada, descontínua e pouco funcional para deslocações utilitárias.

A consolidação de uma rede ciclável estruturada e interligada reforça as condições para o uso quotidiano da bicicleta, reduz a dependência do automóvel e promove cidades mais limpas, saudáveis e socialmente equitativas. Esta estratégia contribui diretamente para os objetivos da ENMAC 2020–2030 e da Rede Regional de Mobilidade Suave da CIRA, estimulando o uso da bicicleta não apenas para lazer, mas como modo de deslocação utilitária. Entre os principais impactos esperados, destacam-se:

- Aumento da utilização da bicicleta nas deslocações casa-escola e casa-trabalho;
- Redução do tráfego automóvel e das emissões de carbono;
- Requalificação dos espaços públicos com foco em usos sustentáveis;
- Integração funcional entre os modos ativos e o transporte coletivo;
- Fortalecimento da coesão territorial intra e intermunicipal.

A estratégia proposta prevê a estruturação de uma rede ciclável concelhia integrada, com hierarquia funcional e conexões estratégicas entre centralidades urbanas, zonas residenciais, equipamentos escolares, interfaces de transporte e áreas de atividade económica. Esta definição permitirá criar as bases para uma posterior articulação interconcelhia, fortalecendo ligações com os municípios limítrofes e alinhando-as à Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC) e à rede regional da Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA).

Tab. 12 Calendarização da execução da rede ciclável

Tipologia de troços a implementar	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Via Segregada (m)	275	1 410	2 080
Via Partilhada (m)	6 300	6 130	9 610
Via Partilhada com o peão (m)	0	5 250	0
Ecopista (m)	0	0	2 850
<b>TOTAL (m)</b>	<b>6 575</b>	<b>12 790</b>	<b>14 540</b>

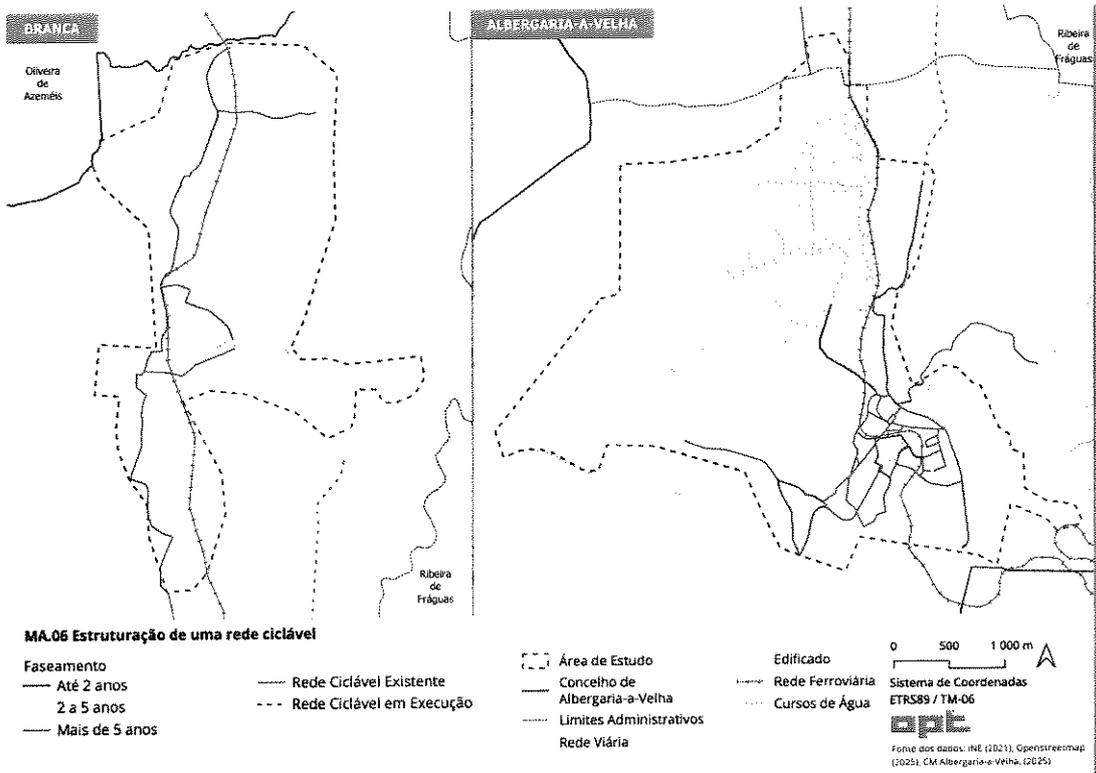


Fig. 22 Extensão territorial da proposta de expansão da rede ciclável

Ao todo está contemplada a execução de cerca de 34 quilómetros de nova infraestrutura ciclável. Esta proposta prevê, numa primeira fase, a consolidação da infraestrutura no centro de Albergaria-a-Velha e a execução de algumas ligações radiais, em especial para zonas residenciais.

Numa segunda fase é promovido um reforço significativo da rede, destacando-se a execução de um troço de ligação entre os dois aglomerados alvo deste PMUS, com continuidade até à Escola Básica da Branca, e a consolidação de uma rede no interior da Zona Industrial de Albergaria, devidamente conectados à restante rede ciclável. Dada a ausência de passeios no interior deste polo industrial, os troços da rede ciclável serão executados numa solução de partilha com o peão, possibilitando, em simultâneo a execução de passeios.

Finalmente, numa terceira fase será promovida a execução do eixo ciclável estruturante da Branca, entre o limite norte deste aglomerado e a Zona Industrial.

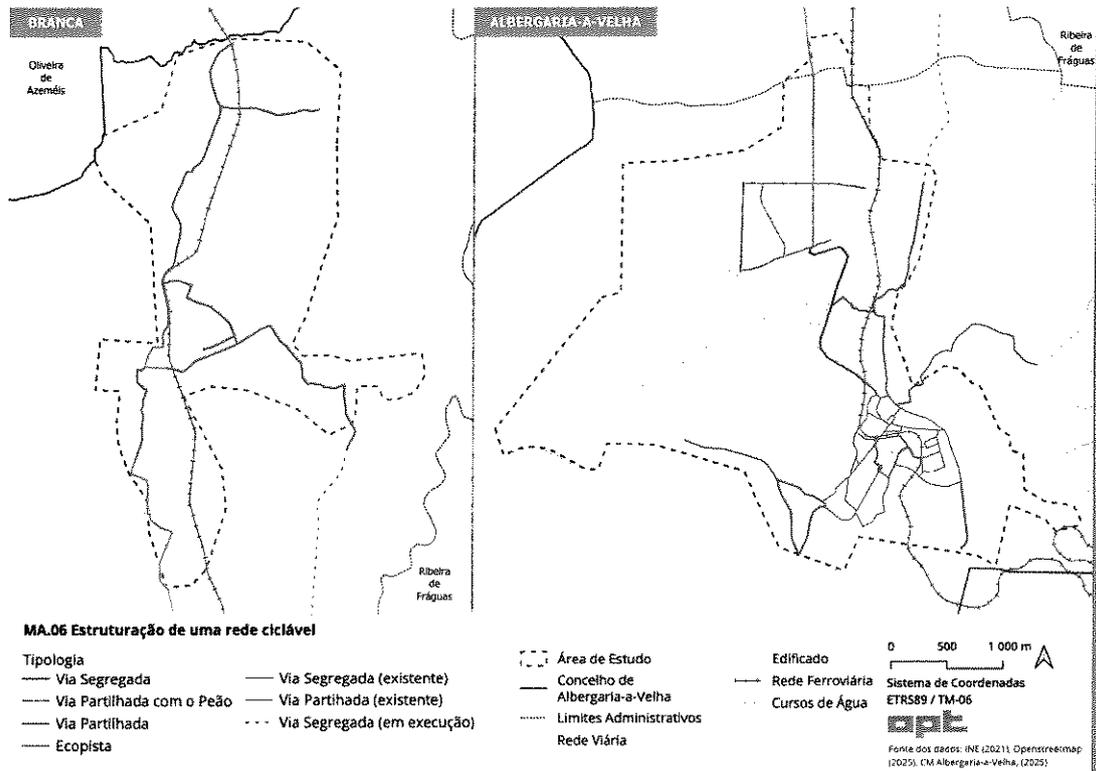


Fig. 23 Tipologia de troços da proposta de expansão da rede ciclável

Em termos de tipologia de troços torna-se evidente a predominância de soluções em via partilhada, dadas as limitações de espaço canal em grande parte dos arruamentos. As exceções mais sonantes surgem na Zona Industrial de Albergaria, no troço de ligação entre os dois aglomerados e na futura circular sul. A solução de ecopista encontra-se apenas no troço de ligação entre a Branca e a Zona Industrial, dada a necessidade de atravessamento de terrenos com reduzidos índices de urbanidade.

**MA.07 – Reforço da rede para estacionamento de bicicletas nos principais polos geradores**

Garantir uma infraestrutura de apoio adequada ao ciclista é essencial para consolidar a bicicleta como meio de transporte quotidiano. O diagnóstico do PMUS identificou o potencial de reforço da infraestrutura de estacionamento para bicicletas em locais já servidos pela rede atual. Porém, e dada a ambição para a ampliação significativa da extensão da mesma, é natural que os principais equipamentos a ser servidos deverão possuir infraestrutura adequada para o estacionamento de bicicletas.

A definição das tipologias de estacionamento pode seguir parte das recomendações do *Guia do IMT – Fascículo 3: Características Geométricas para Vias de Tráfego Não Motorizado*, que destaca a importância do estacionamento adequado para incentivar o uso da bicicleta, assim como adotar outras abordagens de desenho a depender do tamanho e infraestrutura oferecida no estacionamento de bicicleta.

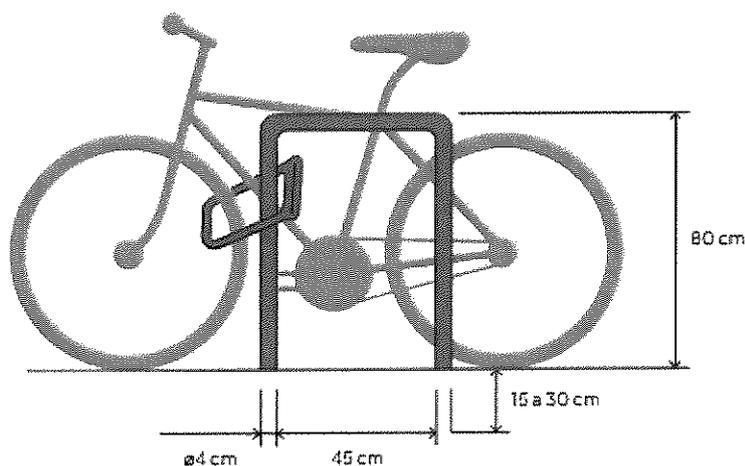


Fig. 24 Recomendações para a infraestrutura de estacionamento de bicicletas  
Fonte: IMT, 2024

Tab. 13 Calendarização do reforço da rede de estacionamento de bicicletas

Ações	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Criação de nova infraestrutura (pontos)	4	5	3

*[Handwritten notes and signatures on the right margin, including a signature at the top and the name 'F. Trindade' written vertically.]*

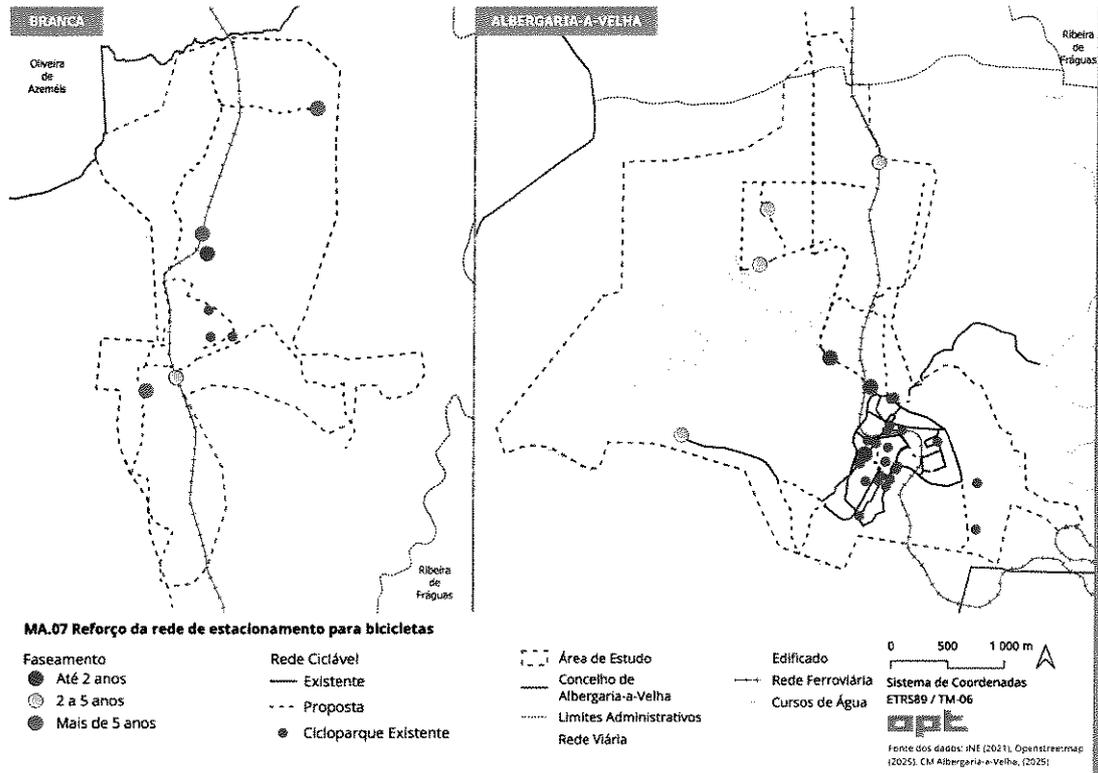


Fig. 25 Extensão territorial do reforço da infraestrutura de estacionamento de bicicletas

Esta ação prevê, desta forma, a instalação de estacionamento para bicicletas em doze novas localizações. Numa primeira fase o reforço tem lugar no aglomerado de Albergaria (Santa Cruz, Capela do Divino Espírito Santo e EB1 da Avenida) e na Junta de Freguesia da Branca. Numa segunda fase identifica-se um reforço significativo no aglomerado de Albergaria-a-Velha, alinhado com a expansão da rede ciclável, com um enfoque na zona industrial. Finalmente, numa terceira fase a aposta recai no aglomerado da Branca

Esta estratégia atua como elo entre as demais medidas voltadas ao modo ciclável, conectando a rede física da MA.06, a expansão da eMOBA prevista na MA.08 e a integração regional com a biCIRA da MA.09. O objetivo é ampliar a rede contemplando todo o percurso do utilizador, garantindo que o destino final tenha locais seguros, acessíveis e bem localizados para estacionar a bicicleta.

Embora não diretamente enquadrado nesta ação é importante referir o papel que o associativismo pode ter na concretização desta estratégia, de onde são exemplo iniciativas como a Cicloficina Comunitária da Casa da Bicicleta, em Aveiro. Esta associa estacionamento de bicicletas à manutenção colaborativa, promovendo o envolvimento direto da comunidade ciclista. Ao integrar infraestrutura e cuidado com os equipamentos, iniciativas como esta fortalecem a cultura da mobilidade ativa e contribuem para redes cicláveis mais sustentáveis e inclusivas.



Fig. 26 Cicloficina Comunitária da Casa da Bicicleta, em Aveiro  
Fonte: Casa da Bicicleta

*[Handwritten signatures and marks on the right side of the page]*

**MA.08 – Expansão da rede eMOBA na área de estudo**

A rede eMOBA é o sistema de bicicletas elétricas partilhadas que atualmente opera em parte da área de estudo, encontrando-se ainda numa fase inicial, com cobertura limitada e poucas estações em funcionamento. A cobertura atual restringe o potencial de uso quotidiano do sistema, limita a sua articulação com o transporte coletivo e fragiliza a integração com a rede ciclável prevista, comprometendo a efetividade da mobilidade partilhada. A expansão da eMOBA visa garantir maior acessibilidade, capilaridade e integração modal, estruturando-se em três frentes principais:

1. Ampliação territorial da cobertura da rede: Implementação de novas estações de estacionamento e carregamento de bicicletas elétricas em locais estratégicos;
2. Reforço da intermodalidade: Expansão da infraestrutura para pontos centrais da infraestrutura de transporte público, de onde são exemplo o Centro Coordenador de Transportes e a estação de Albergaria-a-Velha da Linha do Vouga;
3. Promoção da adesão e inclusão de utilizadores: Desenvolvimento de campanhas locais de sensibilização, formação de novos utilizadores e criação de programas inclusivos para diferentes perfis da população.

Tab. 14 Calendarização da expansão da rede eMOBA

Ações	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Criação de nova infraestrutura (pontos)	0	4	2

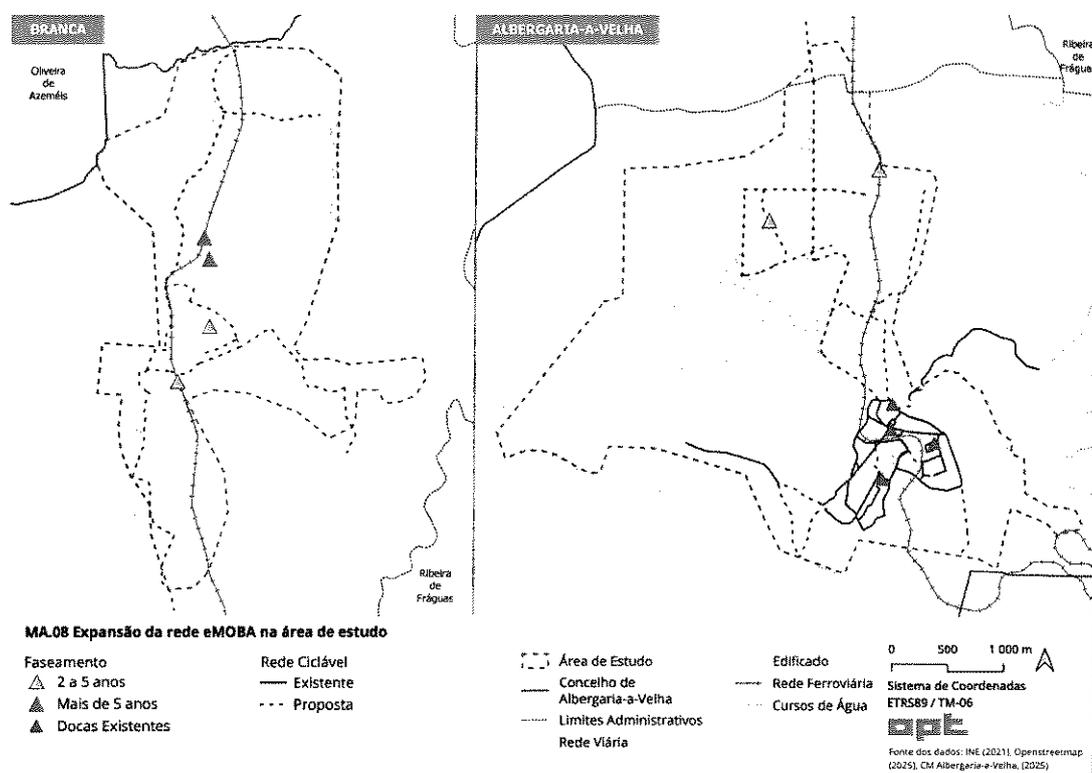


Fig. 27 Extensão territorial da expansão da eMOBA



Apesar do reforço da rede ciclável numa perspetiva a curto prazo, esta ação apenas terá execução prevista a partir do médio prazo, com a implementação de docas na zona industrial de Albergaria, na zona escolar na Branca e ao longo da Linha do Vouga (quer em apeadeiros já existentes quer em novos a propor).

A longo prazo a aposta recai num reforço da rede eMOBA para norte, em torno da centralidade da Branca, aproveitando não só a expansão da rede ciclável, mas também a criação de um novo apeadeiro da linha do Vouga.

A expansão da eMOBA, quando articulada com a estruturação da rede ciclável concelhia (MA.06), com o reforço da infraestrutura de estacionamento (MA.07), com a integração regional da biCIRA (MA.09) e com o envolvimento ativo de coletivos e associações que promovem a mobilidade por bicicleta nas cidades, tem o potencial de consolidar um sistema multimodal sustentável, resiliente e acessível, capaz de responder às diversas necessidades e tipos de deslocações quotidianas da população. Tratando-se de um sistema inteligente, a monitorização integrada possibilitará ajustes dinâmicos na oferta, com base em dados reais e feedback dos utilizadores.

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*



#### **MA.09 – Incorporação da eMOBA numa rede regional de bicicletas partilhadas biCIRA**

A Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA) possui um papel determinante no fortalecimento da governança regional e na promoção da mobilidade sustentável entre os 11 municípios que a compõem. Atualmente, o sistema eMOBA, de bicicletas elétricas partilhadas, encontra-se implementado apenas no concelho de Albergaria-a-Velha, ainda em fase inicial e com cobertura limitada. A atualização do Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro (CIRA, 2022) já prevê e encontra-se a desenvolver a implementação da rede regional de bicicletas partilhadas, denominada biCIRA.

Neste contexto, o presente PMUS propõe apoiar e acelerar a formalização e a operacionalização da biCIRA, assegurando que esta rede regional integre os sistemas locais existentes e futuros sob uma infraestrutura e operação unificada. Tal abordagem permitirá a utilização das bicicletas entre diferentes concelhos, promovendo a interoperabilidade tecnológica, tarifária e funcional, além de fortalecer a articulação com outros modos de transporte.

A biCIRA resultará de uma estreita articulação institucional entre a CIRA, os municípios parceiros e demais agentes envolvidos, em alinhamento com as estratégias regionais e locais de mobilidade ativa, especialmente as ações MA.06 (rede ciclável concelhia e ligações interconcelhias) e MA.08 (expansão da eMOBA em Albergaria-a-Velha).

A consolidação desta rede visa ampliar as opções de micromobilidade para deslocações de curta e média distância na região, incentivando o uso combinado da bicicleta com outros modos de transporte e garantindo maior equidade no acesso à mobilidade ativa. Para alcançar estes objetivos, destacam-se como ações prioritárias:

1. Estabelecer a coordenação institucional regional entre CIRA e municípios para governança integrada da biCIRA, definição de corredores intermunicipais, políticas tarifárias comuns e gestão compartilhada de dados operacionais.
2. Desenvolver interoperabilidade tecnológica e tarifária, permitindo que os utilizadores acedam à rede com os mesmos meios (app, cartão, QR code) em qualquer estação da região, com tarifa única ou integrada.
3. Planear a continuidade física da rede ciclável e das estações ao longo de corredores estratégicos que conectem os municípios e facilitem a integração com outros modos de transporte.
4. Promover programas e serviços direcionados a públicos estratégicos (residentes, estudantes, turistas), incentivando a adesão e o uso regular da biCIRA.

A implementação da biCIRA permitirá uma gestão integrada e eficiente da mobilidade ativa na região de Aveiro, potencializando o sistema eMOBA, fortalecendo a rede ciclável regional e contribuindo para o aumento do uso da bicicleta entre municípios, a articulação com o transporte coletivo, a redução das emissões de carbono e o acesso equitativo a um sistema regional de bicicletas partilhadas.

**MA.10 – Implementação de sistemas de sinalética pedonal e ciclável de orientação**

Atualmente, os utilizadores da bicicleta possuem pouco mais do que a sinalização viária para orientação, guiada por uma lógica de circulação automóvel, estruturada pelos percursos mais rápidos e não necessariamente mais curtos, e influenciada pelos sentidos de circulação estabelecidos. Isto significa que não estão considerados os percursos exclusivamente cicláveis ou contrários ao fluxo de tráfego, podendo aumentar desnecessariamente a extensão dos percursos em bicicleta. O desenvolvimento de um sistema de sinalização ciclável encontra-se fortemente articulado com a criação de uma rede ciclável urbana eficiente e segura. Assim, nas principais interseções da rede ciclável deverão ser implementados elementos de sinalização direcional, sinalizando os principais destinos e as distâncias a percorrer. A implementação deste sistema de sinalização de orientação estará, naturalmente, dependente da execução da rede ciclável.



Fig. 28 Exemplo de sinalética ciclável direcional  
Fonte: Flickr

Situação semelhante verifica-se no caso da circulação pedonal. Neste domínio, a sinalização de orientação continua a ser escassa ou inexistente, sendo o espaço urbano maioritariamente estruturado com base nas necessidades de circulação automóvel. A ausência de um sistema de sinalética dedicado aos peões compromete a legibilidade do território, sobretudo para visitantes ocasionais, pessoas com deficiência, idosos e crianças. A definição e implementação de uma sinalização pedonal clara e acessível deve respeitar as boas práticas de acessibilidade universal, garantindo elementos visuais e táteis colocados a alturas apropriadas, com contraste visual adequado, principais pontos de interesse e conexões com outros modos de transporte. Esta sinalização deve ainda articular-se com a rede de percursos pedonais acessíveis e considerar a continuidade, conforto, segurança e orientação no espaço público, favorecendo a mobilidade autónoma de todos os cidadãos.



Fig. 29 Exemplos de modelos de sinalização pedonal direcional

Este tipo de sinalética pode também evoluir para modelos mais detalhados, onde através de mupis é possível a transmissão de informação sob outras formas visuais, quer seja através de mapas da envolvente quer através de mapas esquemáticos, como é o caso dos mapas metrominuto.

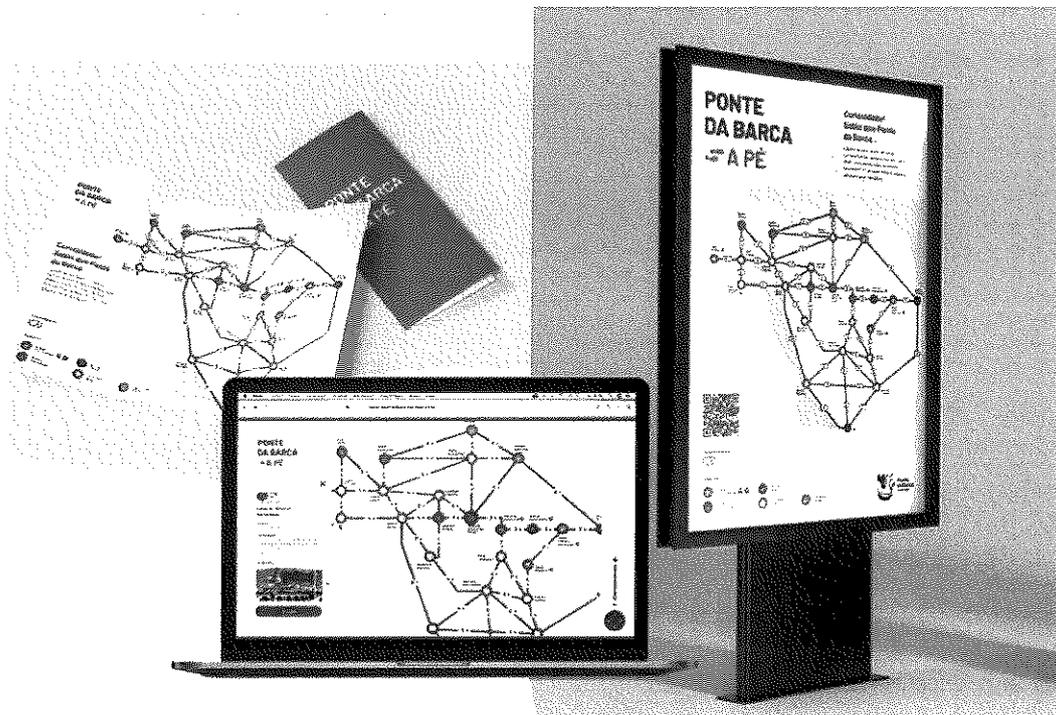


Fig. 30 Exemplo de Mapa Pedonal metrominuto no município de Ponte da Barca

Esta ação propõe a instalação de 26 elementos de sinalética destinados a orientar a circulação dos ciclistas e 5 elementos mais completos, com o objetivo de orientar também as deslocações a pé.

Tab. 15 Calendarização da implantação de sinalética ciclável e pedonal

Elementos de sinalização a implementar	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Ciclável (n.º)	15	7	4
Pedonal e ciclável (n.º)	5	0	0

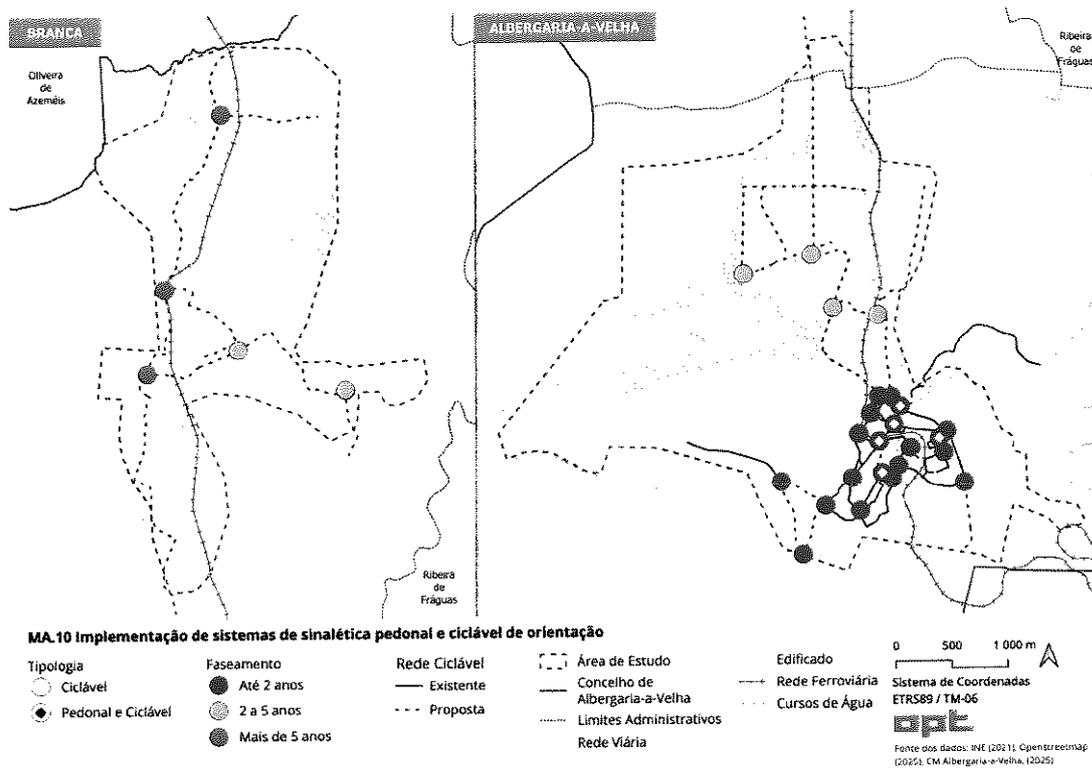


Fig. 31 Localização dos novos elementos de sinalética ciclável e pedonal

A execução desta ação encontra-se intimamente relacionada com a implementação da rede ciclável, pelo que os elementos propostos surgem nas principais interseções da rede em concordância com o faseamento previamente definido.

Apenas no centro de Albergaria-a-Velha é possível encontrar elementos de orientação destinados também ao peão, facto de que se deve aos maiores fluxos pedonais, em especial de visitantes. Estes localizam-se na envolvente aos principais equipamentos de onde são exemplos a Alameda 5 de Outubro, o Mercado Municipal e o Centro Coordenador de Transportes.

## MA.11 – **Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade**

A micromobilidade, entendida como as soluções baseadas em veículos de pequenas dimensões (menos de 500kg), operando a velocidades inferiores a 25km/h e capazes de transportar, por norma, uma pessoa, tem crescido em muitas áreas urbanas, criando uma verdadeira disrupção no modelo de mobilidade em vigor durante muitas décadas.

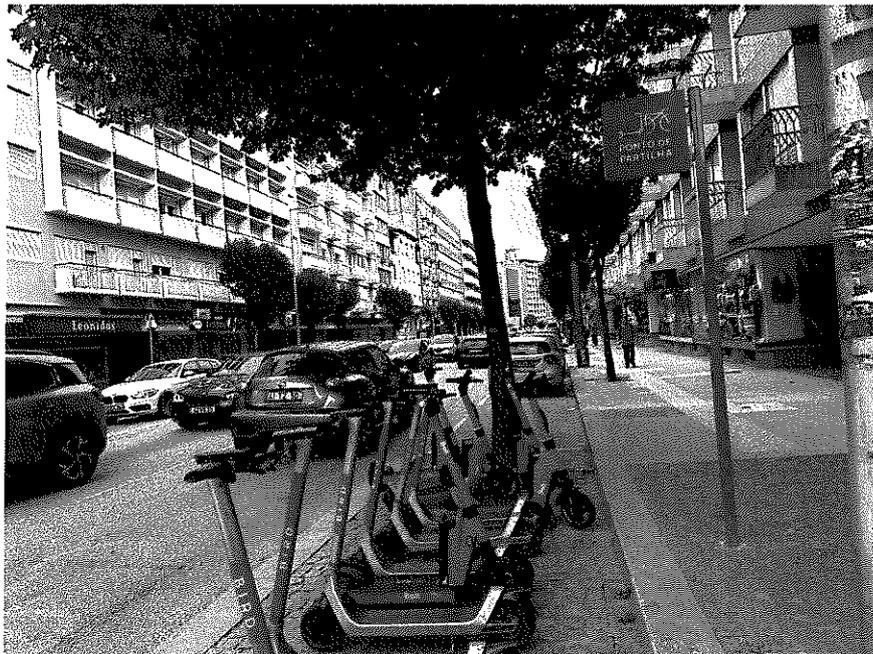


Fig. 32 Trotinetes elétricas na cidade do Porto

Possibilitando deslocações não poluentes, e 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 a ocupação indevida do espaço público são consequências frequentes da falta de fiscalização e regulação na operação destes sistemas. Neste sentido, e embora a circulação destes veículos se encontre regulamentada, nomeadamente pelo Código da Estrada e pelo Decreto-Lei nº 102-B/2020 de 9 de dezembro, é essencial o desenvolvimento de um Regulamento Municipal para disciplinar a utilização da Micromobilidade, quer de veículos particulares quer de veículos afetos a um possível sistema de partilha.

Esta regulamentação, destinada a guiar futuros operadores que pretendam desenvolver atividade no concelho, deverá definir 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. Caberá ao município definir também zonas de possível expansão do sistema.

**MA.12 – Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedibus e Bikebus) pela população escolar**

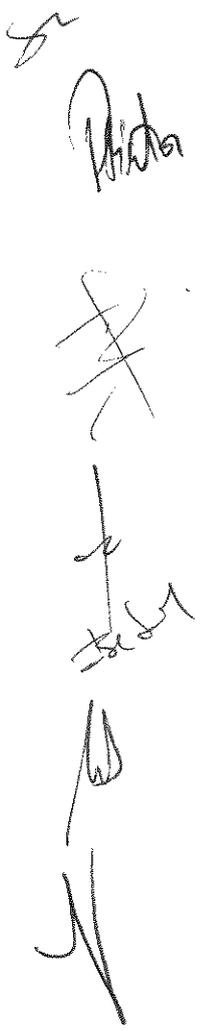
A promoção de hábitos de mobilidade sustentável desde a infância é reconhecida internacionalmente como tendo os impactos mais profundos a longo prazo (Pucher e Buehler, 2008). Como tal, a comunidade escolar é entendida como sendo o público-alvo para a implementação de uma campanha de sensibilização em grande escala, com o objetivo de promover a utilização dos modos ativos. Esta ação detalha as linhas gerais de uma estratégia a implementar em todos os estabelecimentos de ensino do concelho.

A promoção do modo pedonal será materializada com a promoção de iniciativas de “Pedibus”. Orientados por um supervisor, que poderá ser um funcionário de cada escola ou um ou mais encarregados de educação, são criadas rotas “virtuais” com destino aos estabelecimentos de ensino, sendo os estudantes “recolhidos” ao longo do percurso. Estas destinam-se, exclusivamente, aos estabelecimentos do primeiro ciclo do ensino básico. Para os níveis de ensino superiores, a solução evolui para iniciativas do tipo “Bikebus”, onde o modo pedonal é substituído pelo ciclável. A exclusão dos alunos do 1º ciclo desta estratégia deve-se, principalmente, à falta de familiarização dos condutores com ciclistas e à maior fragilidade em termos físicos e de destreza dos alunos deste nível de ensino. Numa visão a longo prazo, onde se prevê a evolução para um modelo de maior familiarização dos condutores com os ciclistas, poderá propor-se a extensão dos programas de promoção do uso da bicicleta às escolas do 1º ciclo, devendo ser acompanhada pela expansão da infraestrutura de suporte.

Para além destes dois tipos de ações, a estratégia desenvolvida combina medidas de caráter lúdico e didático, incluindo a realização de competições inter-turmas, com a atribuição de prémios aqueles detentores de hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Outra ação com impactos reconhecidos passa pela criação de um sistema de aluguer de bicicletas, em regime anual, à semelhança de iniciativas bem-sucedidas a nível nacional para os alunos do ensino superior, como é o caso do programa “U bike”.

Outras formas de promoção incluem ações de ensino à utilização da bicicleta e de campanhas de aprendizagem sobre o Código da Estrada, realizadas nas escolas, simulando percursos e circuitos rodoviários, demonstrando as regras de travessia de cruzamentos, circulação em rotundas e coexistência com veículos a motor. A sensibilização terá de partir dos professores e monitores, com a estruturação de campanhas, sensibilização de docentes e estudantes. Estas sessões formativas poderão também envolver os encarregados de educação, com o objetivo de ensinar a utilização da bicicleta aos adultos que nunca tenham aprendido, bem como disseminar as práticas de condução responsável, já que os mesmos são responsáveis pela partilha das estradas com os ciclistas.

São também exemplos campanhas como “Escola-Bike” (semelhante ao referido “Bikebus”), campanhas de prevenção e alerta para o estacionamento abusivo sobre os passeios e vias cicláveis, bem como, de forma geral, as campanhas de “Escola de Acessibilidade” que promovem boas práticas universais, não apenas para a condução,



mas também para a importância da circulação em espaço público, ou ações que promovem o acompanhamento de novos ciclistas por voluntários experientes, promovendo confiança e segurança, de onde é exemplo o programa “Bike Buddy” da MUBi.



Fig. 33 Bike Buddy da MUBi

Tab. 16 Propostas de ações para promoção dos modos ativos

Ações	EB 1	EB 2/3	Sec.
“Pedibus”, promovido pelos estabelecimentos de ensino	✓		
“Bikebus”, promovido pelos estabelecimentos de ensino		✓	
Atividades lúdicas de divulgação dos benefícios da bicicleta	✓	✓	
Atividades de ensino à utilização da bicicleta, aberta aos encarregados de educação		✓	
Competição inter-turmas, dentro de cada estabelecimento de ensino, com a atribuição de prémios no final de cada ano letivo <sup>1</sup>		✓	✓
Competição inter-escolas, com o envolvimento das forças policiais e da Câmara Municipal, com a atribuição de prémios no final de cada ano letivo		✓	✓
Ensino do código da estrada, com a colaboração das forças policiais	✓	✓	✓
Sistema de aluguer de bicicletas, em regime anual <sup>2</sup>		✓	✓

Esta listagem representa uma coletânea de boas práticas para a promoção dos modos ativos em meio escolar, embora a sua operacionalização deverá ser objeto de um Plano de Mobilidade Escolar.

<sup>1</sup> Para mais informações consultar o programa “Ciclando – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020” (IMT, 2012)

<sup>2</sup> Para mais informações consultar o programa “U-bike Portugal”

### 2.3 Transporte Público

Quanto mais extensa uma mancha urbanizada, menor a possibilidade de satisfazer todas as necessidades de deslocação usando exclusivamente os modos ativos por via das maiores distâncias a percorrer. Para estes casos, a aposta no Transporte Público surge como a alternativa natural de mobilidade ao automóvel. No entanto, para tal se revelar bem-sucedida é necessário garantir, não só a cobertura dos principais pontos geradores de viagens, mas também a garantia de oferta de um serviço fiável e confortável.

A estratégia desenvolvida para Albergaria-a-Velha assenta na melhoria da experiência de utilização do transporte público, através do aumento da cobertura territorial, do reforço da oferta, mas também de aspetos como a qualidade da informação ao público, o conforto nas paragens e as condições de intermodalidade com a bicicleta. Destaca-se ainda a beneficiação das estações e apeadeiros da linha do Vouga localizados no território em estudo, procurando aproximar a ferrovia dos seus potenciais utilizadores. A integração tarifária entre os serviços de transporte público existentes no território constitui também um elemento estruturante da estratégia.

As 11 ações propostas na temática do Transporte Público são apresentadas de seguida.

Tab. 17 Ações propostas para o eixo 'Transporte Público'

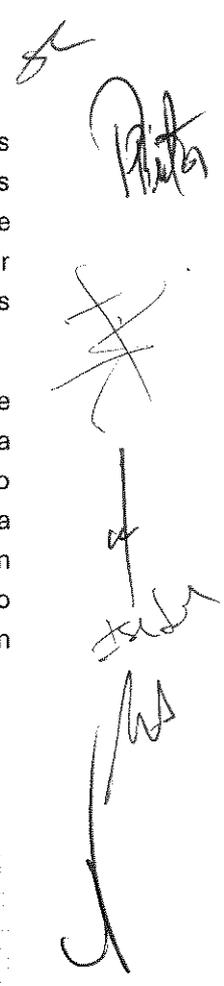
<b>TP.01</b>	Reforço da oferta da Busway na hora de ponta nas linhas de maior frequência
<b>TP.02</b>	Reforço da oferta da Busway nos períodos de final da tarde e noite
<b>TP.03</b>	Realização de inquérito de satisfação aos utilizadores do transporte público no município de Albergaria-a-Velha
<b>TP.04</b>	Redefinição da oferta do Albus
<b>TP.05</b>	Intervenção na infraestrutura de paragens de autocarro
<b>TP.06</b>	Criação de um hub de mobilidade na Alameda 5 de Outubro
<b>TP.07</b>	Implementação de painéis de informação em tempo real nas paragens com maior oferta
<b>TP.08</b>	Criação de infraestrutura para estacionamento de bicicletas nas paragens de autocarro, incentivando as deslocações intermodais
<b>TP.09</b>	Intervenção nos apeadeiros da Linha do Vouga, promovendo a sua realocação e a melhoria das condições disponibilizadas
<b>TP.10</b>	Elaboração de um estudo para a integração tarifária intermodal
<b>TP.11</b>	Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público

Estudos e políticas

Equipamentos e infraestruturas

Inovação e Tecnologia

Sensibilização e formação





#### **TP.01 – Reforço da oferta da Busway na hora de ponta nas linhas de maior frequência**

O Transporte Público depende de vários fatores para que seja visto como uma alternativa viável e credível. Um destes, e talvez o mais importante, passa pela qualidade da oferta, nomeadamente pela frequência do serviço, uma vez que elevados níveis de oferta permitem o aumento dos níveis de confiança dos utilizadores.

A oferta de transporte público rodoviária de Albergaria-a-Velha contempla atualmente 10 linhas intermunicipais e inter-regionais, e ainda 6 linhas municipais (que circulam integralmente no concelho), ainda que no território correspondente aos aglomerados em estudo neste PMUS, apenas 9 intermunicipais e 4 municipais estejam representadas. O diagnóstico deste estudo reconheceu ainda que 43,2% da população conta com um serviço de baixa frequência (mais de 30 minutos entre passagens) durante as horas de ponta no território em estudo, sendo que 25% da população total não está coberta por qualquer tipo de serviço, valores que sobem no período de férias escolares, onde estas taxas chegam aos 56,2% e 31,3% respetivamente. A população servida por serviço de alta frequência (menos de 15 minutos entre passagens) é de apenas 12,5%.

Sabendo que um dos objetivos deste PMUS passa pelo reforço da utilização do transporte público pela população, em especial nos movimentos pendulares, é fundamental atuar sobre os principais eixos, procurando o reforço de oferta.

Atualmente a linha 16 que estabelece a ligação entre Aveiro e Oliveira de Azeméis é aquela que disponibiliza maiores índices de oferta, em especial em direção a Aveiro. Para além de servir dois dos principais concelhos ao nível da pendularidade, esta linha serve também os principais pontos de interesse no concelho, servindo também como importante eixo de ligação entre os aglomerados de Albergaria-a-Velha e da Branca.

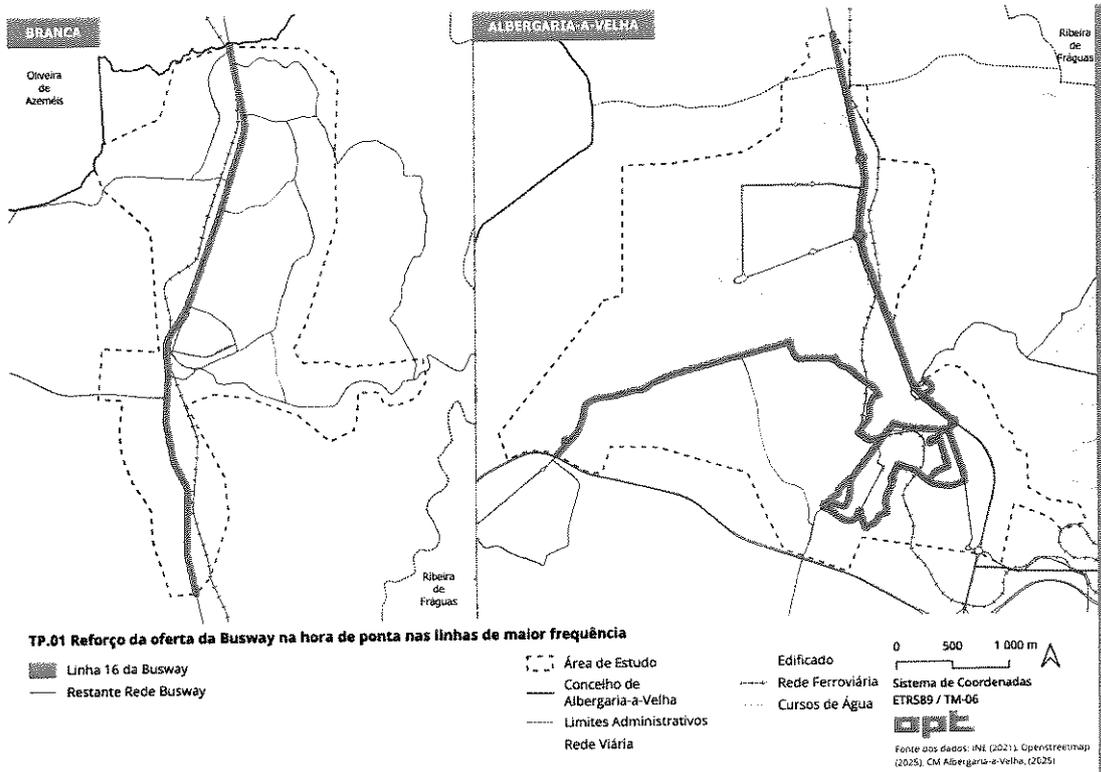


Fig. 34 Traçado da linha 16 da Busway

Neste sentido, deverão ser encetados esforços entre o município de Albergaria-a-Velha, o operador e a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro, com vista ao reforço do número de ligações nesta linha durante os períodos de ponta.

*[Handwritten signatures and notes on the right side of the page]*

#### TP.02 – **Reforço da oferta da Busway nos períodos de final da tarde e noite**

Grande parte dos serviços da Busway caracterizam-se por uma reduzida amplitude horária, em especial no período do final da tarde, sendo que apenas duas linhas operam após as 19h. Por esta razão, o transporte público deixa de ser uma opção para uma parcela significativa da população empregada. Ao mesmo tempo, e dada a presença de uma zona industrial de dimensão significativa, onde a laboração por turnos é prática corrente, a inexistência de serviço no período noturno impossibilita por completo a utilização do transporte público.

Com esta ação, pretende-se o alargamento da oferta pelas linhas, criando um serviço de oferta mais alargada, capaz de responder às necessidades dos trabalhadores, estando regulado pelos horários de entrada e saída dos locais de emprego de forma a permitir que os trabalhadores, principalmente na zona industrial tenham um serviço de ligação para início e fim de turno que permita uma ligação segura e confortável.

Dada a necessidade de dar uma resposta eficiente aos diferentes anseios e especificidades dos padrões de trabalho dos vários agentes económicos é necessário, previamente, a realização de um estudo de viabilidade. Este estudo deverá, num primeiro momento, avaliar as suas necessidades, promovendo-se a realização de um conjunto de sessões participativas que irão posteriormente alimentar um conjunto de propostas com vista ao reforço da oferta nos períodos de final da tarde e noite.

Oferecendo uma amplitude mais alargada garante-se um maior conforto e viabilidade na utilização e escolha modal para o transporte público rodoviário, fazendo com que os trabalhadores vejam no transporte coletivo uma opção de confiança na hora de se dirigirem para o local de trabalho ou voltarem para casa, seja a qual for a hora que iniciem ou terminem o seu turno laboral.

**TP.03 – Realização de inquérito de satisfação aos utilizadores do transporte público no município de Albergaria-a-Velha**

A forma mais eficaz de aferir a excelência de um serviço de transporte público reside em compreender a perceção de quem o utiliza. A implementação de inquéritos de satisfação periódicos possibilita a compilação de dados sobre múltiplos aspetos que influenciam a experiência do passageiro. Dentro destes aspetos podem ser normalmente considerados a pontualidade, a frequência, o bem-estar durante a viagem, a higiene, a segurança, e a clareza da informação disponibilizada. Ao ensaiar os padrões e tendências revelados por estes dados, torna-se viável conceber um plano de ação direcionado.

Existem também outros benefícios na realização destes inquéritos, como por exemplo, a criação de uma via de comunicação direta entre as entidades gestoras de transportes e os seus utentes. Responder de forma estratégica às inquietações e exigências dos passageiros fortalece a confiança mútua, o que pode, por sua vez, incentivar um maior uso dos serviços, tornando-os acima de tudo mais viáveis e confiáveis para quem os utiliza. Adicionalmente, as iniciativas tomadas com base nos resultados dos inquéritos de satisfação podem auxiliar os operadores a otimizar os seus recursos e a elevar a eficácia do serviço prestado.

Perante este cenário, o município de Albergaria-a-Velha, em conjunto com a CIRA, a autoridade de transportes responsável pela gestão do contrato de serviço público de transportes rodoviários, e os operadores de transporte público, nomeadamente a Busway e a CP Comboios de Portugal, deverão reunir esforços para a realização de um inquérito desta natureza, recomendando-se a sua realização a cada 2 anos. O formato do inquérito deverá seguir as melhores práticas atuais, e a amostra selecionada terá de ser estatisticamente representativa do universo de utilizadores.



Handwritten signatures and marks on the right side of the page, including a large 'X' mark and several illegible signatures.



#### **TP.04 – Redefinição da oferta do Albus**

O município de Albergaria-a-Velha disponibiliza, complementarmente à operação da Busway, um serviço municipal de transporte público designado por Albus, com circulação regular entre segunda-feira e sábado. Este serviço funciona como complemento à rede intermunicipal e regional operada pela Busway, assegurando ligações de proximidade entre localidades do concelho de Albergaria-a-Velha e o centro urbano. Apresenta atualmente uma natureza variável consoante o dia da semana, com linhas e horários diferenciados, apesar de já existirem percursos e horários fixos pré-definidos e a possibilidade de aquisição de assinaturas mensais.

O Albus distingue-se por uma lógica de maior proximidade no interior dos aglomerados, servindo locais de paragem intermédios entre os pontos do serviço regular da Busway, como é o caso da Zona Industrial, Casaldima ou da Junta de Freguesia da Branca. Além disso, as linhas Norte e Sul procuram alcançar uma vasta dispersão territorial, incluindo localidades como Alquerubim, Fial, Frossos, Fontão, Vilarinho de São Roque, Telhadela, Carvalhal ou Nobrijo, garantindo a ligação ao centro urbano, ainda que de forma limitada a determinados dias da semana. Assim, e embora permita cobrir algumas carências na oferta do serviço da Busway, o Albus não garante a cobertura integral dos aglomerados residenciais da área de estudo. Nesta situação destacam-se a localidade de Açores, Urgueiras, e também a Nossa Senhora do Socorro (Urgueiras). Como tal, atualmente, nestes territórios a oferta de transporte público é basicamente inexistente, forçando a população a recorrer a alternativas como o táxi ou o automóvel.

Com base nesta premissa, esta ação propõe o reajuste da oferta do Albus, com o objetivo de garantir a cobertura destes territórios, facilitando o acesso ao centro do município, aos polos de emprego e aos pontos centrais da rede de transporte público. Esta ação terá de ser consensualizada entre a CIRA, a CM de Albergaria-A-Velha e a BUSWAY, dado o contrato de concessão da operação em transporte público rodoviário que está em curso e cuja Entidade adjudicante é a CIRA.

A diferenciação da oferta consoante o dia da semana é também um fator que reduz a atratividade do serviço, em especial para os movimentos pendulares. Neste sentido, entende-se que a homogeneização da operação diária contribuirá para uma maior legibilidade da oferta e um aumento do número de utilizadores.

A redefinição dos horários do Albus deverá ser acompanhada por uma revisão da informação ao público e da sinalética nas paragens.

Dada a particularidade da operação do Albus, onde os diferentes percursos são operados ao longo do dia de forma cadenciada, é expectável que o aumento da cobertura territorial leve a um aumento dos tempos de viagem que impossibilite a operação do serviço com apenas um autocarro.

Deverá também ser garantida a articulação com o contrato de concessão da Busway.

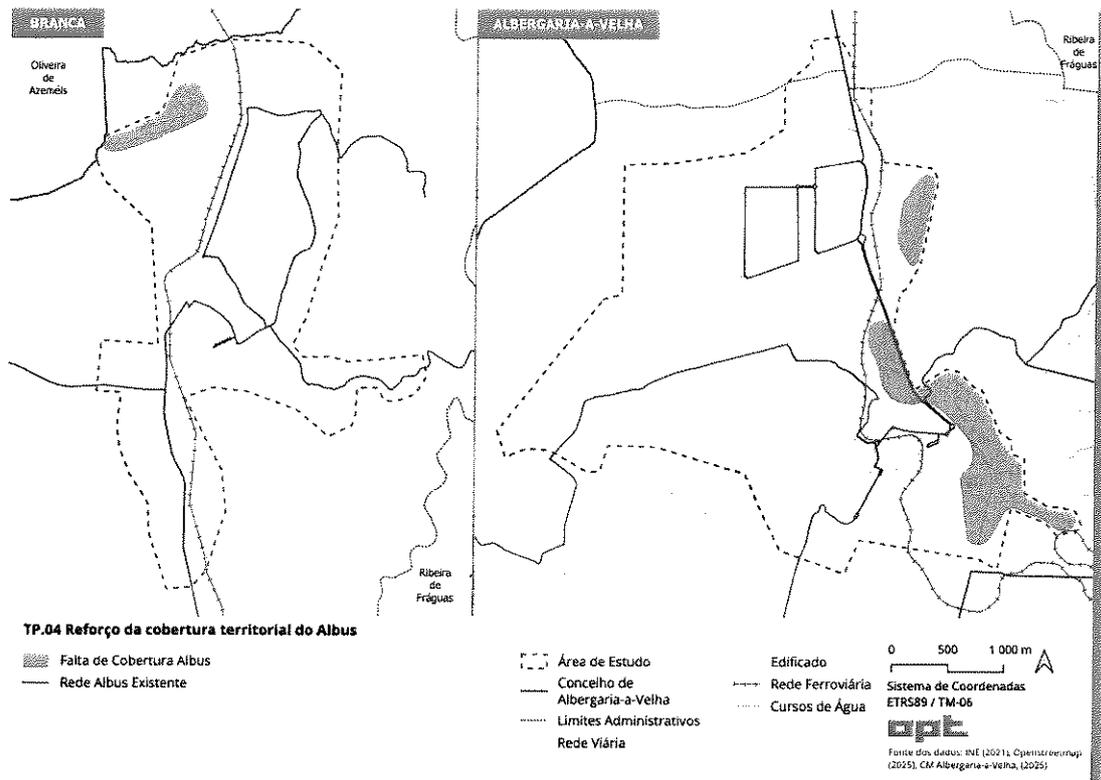


Fig. 35 Áreas seleccionadas para expansão da oferta do Albus

*[Handwritten signatures and notes on the right side of the page]*

**TP.05 – Intervenção na infraestrutura de paragens de autocarro**

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 melhorar a qualidade do serviço prestado não deverá, assim, passar apenas por alterações no serviço (aumento da velocidade média, frequências, etc.) mas também por melhorar as condições de espera e de acesso às paragens, assim como a criação de Interfaces Intermodais e o investimento na disponibilização de informação ao público.

A instalação de abrigos tradicionais, dispendo de painéis laterais de um ou ambos os lados da paragem, apenas é possível em localizações onde o passeio consiga comportar, em conjunto, o abrigo e o percurso pedonal acessível. Em situações de reduzida largura de passeios, a solução pode passar pela utilização de abrigos em “L” invertido ou de abrigos apenas com cobertura, sendo que o modelo de mobiliário urbano utilizado não deverá obstruir a visão da rua no sentido de chegada do autocarro. Nas paragens com abrigo deverão também ser disponibilizados mapas esquemáticos da operação.



Fig. 36 Exemplos de abrigos tradicionais e invertidos na cidade do Porto

Do processo de diagnóstico realizado identificou-se a ausência de abrigos em dois terços das paragens. Porém, este facto deve-se a manifesta impossibilidade de espaço para a sua instalação, não havendo, assim, a possibilidade da instalação de qualquer estrutura de apoio nestes locais.

Ao mesmo tempo foram identificados longos trechos do serviço da Busway, em especial em meio urbano, sem qualquer paragem de transporte público. Com o objetivo de reforçar a captação do serviço de transporte público foram identificadas as localizações mais pertinentes para a instalação de novas paragens.

O plano de ação proposto prevê a atuação em 21 locais distintos, de acordo com a seguinte distribuição:

Tab. 18 Intervenção na infraestrutura de TP (criação de paragens)

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Instalação de abrigo em nova paragem (n.º)	8	0	0
Instalação de postalete em nova paragem (n.º)	13	0	0

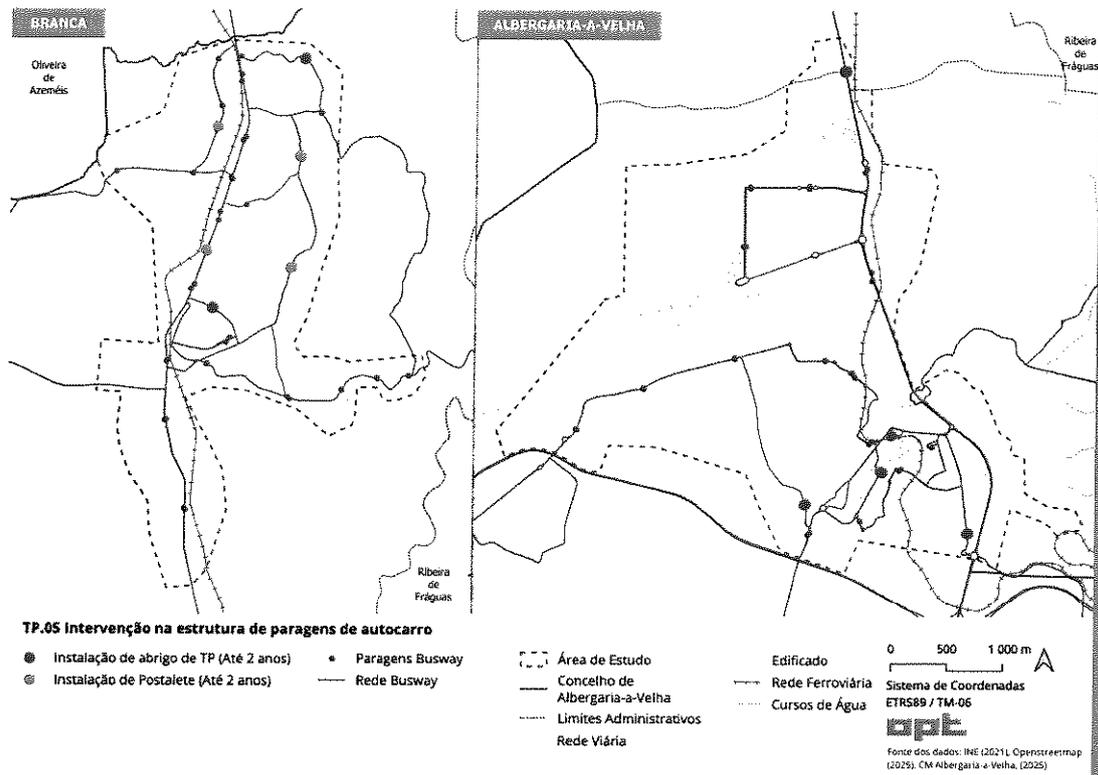


Fig. 37 Faseamento e tipologia de intervenção para novas paragens de TP

A instalação de novos abrigos, formalizando oito novas paragens, terá lugar em especial no centro de Albergaria, embora existam novas paragens na Branca que serão também dotadas destas características. Já a instalação de paragens simples, caracterizadas por postaletes tem maior incidência na Branca.

Não obstante o facto da instalação dos abrigos ser da responsabilidade das Câmaras Municipais, a instalação destas novas paragens implicará a negociação com a CIRA e com o operador BUSWAY, na medida em que poderá levar a ajustes nos tempos programados para a operação das diferentes linhas servidas.

**TP.06 – Instalação de um hub de mobilidade na Alameda 5 de Outubro**

Em linha com as mais recentes orientações europeias para as interfaces, torna-se pertinente a criação de espaços que facilitem a interligação de diferentes modos de transporte (autocarro, TVDE, bicicleta e sistemas de micromobilidade), mas que também acrescentem valor à infraestrutura, através da disponibilização de serviços adicionais à população, como acesso a informação ao público sobre a rede de Transportes através de tecnologias que permitem a criação automática de mapas de redes interativos, informação em tempo real sobre as próximas partidas, bem como de painéis interativos para o planeamento de viagens, seleção de transporte de passageiros flexível, máquinas de vending, sanitários públicos ou cacifos inteligentes. Em Portugal, encontra-se atualmente em desenvolvimento as interfaces tipo O2Move que garantem a articulação com as redes de transporte já implementadas no território em análise, complementando-as. O objetivo é serem instalados em faixas de estacionamento para automóveis, evitando intervenções na via pública, dado que são energeticamente autónomas com recurso a painéis solares e E-papers de baixo consumo.



Fig. 38 Representação esquemática de um hub O2 Move

Caracterizam-se também pela modularidade, podendo apresentar diferentes dimensões consoante o número de valências a incorporar. A solução tecnológica projetada incorpora também soluções de iluminação inteligente, sensores de controlo ambiental e ainda biotecnologia capaz de controlar e captar emissões de carbono. Estas infraestruturas estão providas de plataformas e equipamento completamente acessíveis quer para indivíduos com dificuldades motoras ou até mesmo deficiências visuais ou auditivas.

Propõe-se, desta forma, a implementação de um hub de mobilidade na envolvente da Alameda 5 de Outubro, pela sua localização central no núcleo urbano. Esta infraestrutura deverá garantir a articulação de diferentes modos de transporte, com natural destaque para as redes de transporte público e o sistema de micromobilidade.

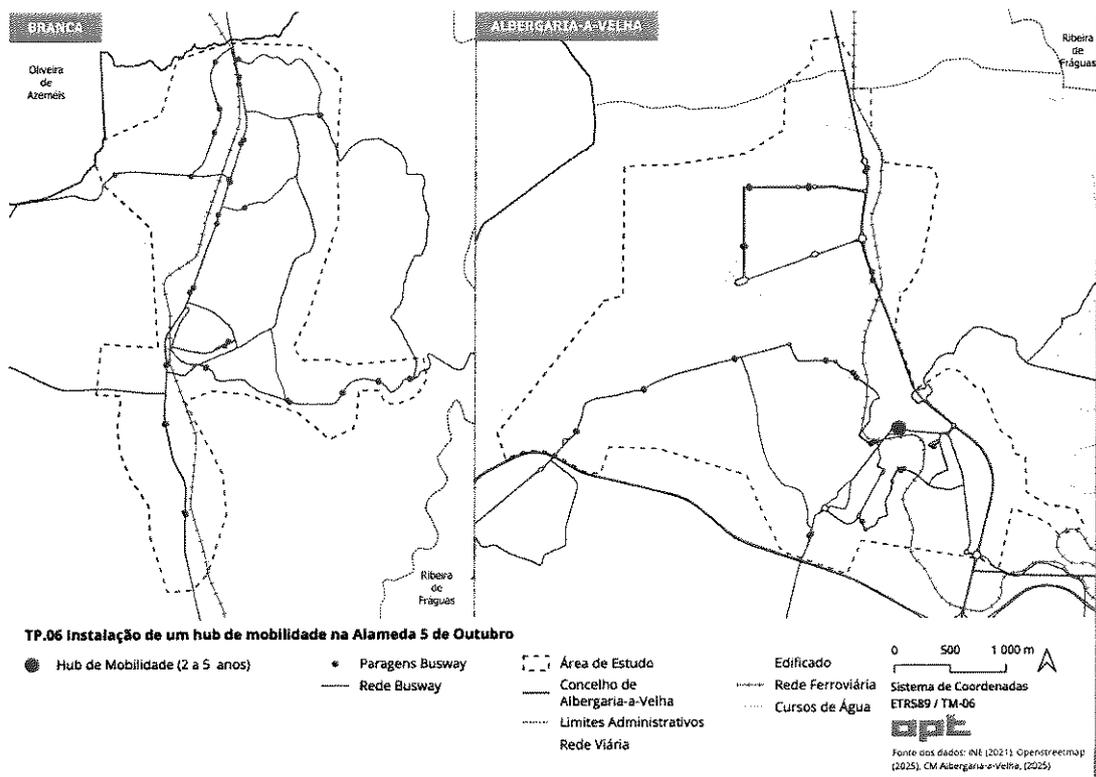


Fig. 39 Localização do hub de mobilidade proposto

*Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature that appears to be 'Plano' and other illegible scribbles.*

**TP.07 – Implementação de painéis de informação em tempo real nas paragens de autocarro**

No território onde é disponibilizada uma maior oferta de transporte público e nas imediações dos grandes geradores de viagens o potencial de atração de passageiros para o transporte público é naturalmente, superior. 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, bem como aumenta os níveis de incerteza e de ansiedade dos utilizadores. Por tal motivo, a disponibilização de informação em tempo real nas paragens, ao aumentar essa perceção trará maior incentivo à utilização e maior fiabilidade no transporte.

Atualmente existem no mercado diferentes soluções tecnológicas, desde painéis *dot matrix*, LCD ou *e-paper*, estes últimos com a vantagem de terem um consumo energético significativamente inferior e de poderem ser alimentados por painéis solares, sem necessidade de se intervir na infraestrutura. Ambos podem ser instalados em posteletes ou em paragens com abrigo.



Fig. 40 Exemplo de painéis de informação em tempo real (Fonte: OPT e Papercast)

Tab. 19 Paragens com necessidade de instalação de painéis em tempo real

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Instalação de painéis de informação (n.º)	3	0	0

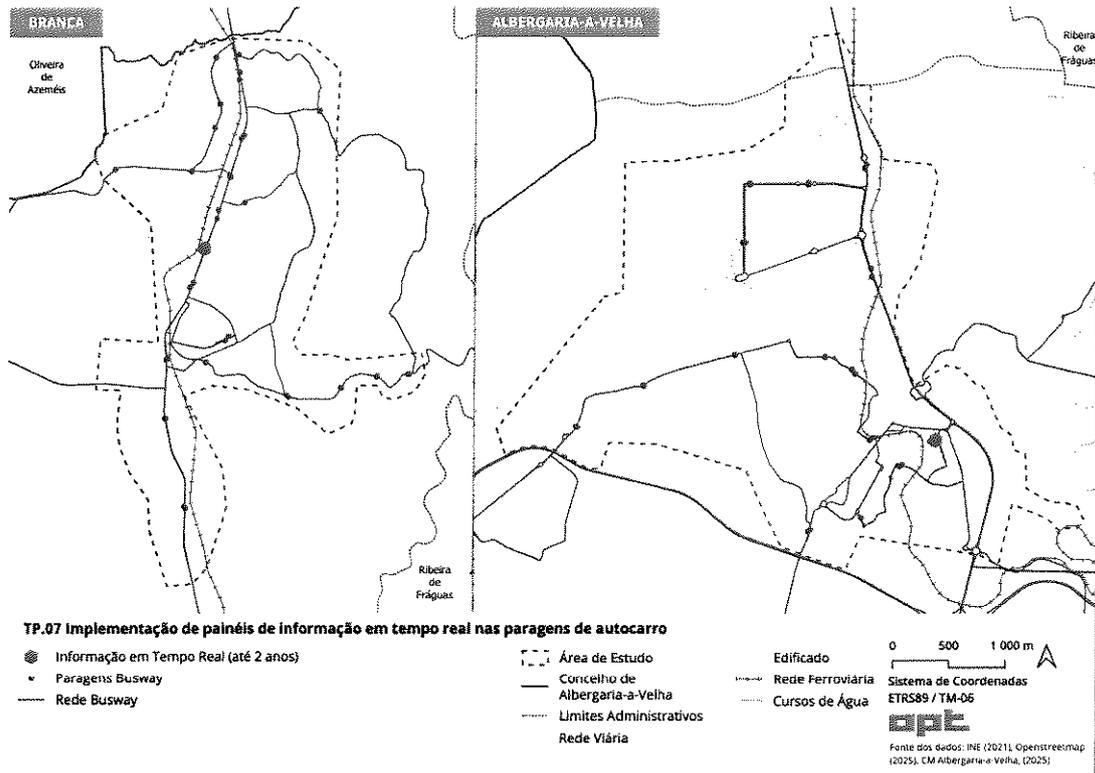


Fig. 41 Abrangência territorial da implementação de informação em tempo real

Pela sua importância estratégica e qualidade do serviço disponibilizado, foram identificadas três paragens para a disponibilização deste tipo de soluções. Para além do Centro Coordenador de Transportes foram selecionadas duas novas paragens na envolvente à Junta de Freguesia da Branca.

**TP.08 – Criação de infraestrutura para estacionamento de bicicletas nas paragens de autocarro, incentivando as deslocações intermodais**

A bicicleta pode ser vista para além de uma perspetiva monomodal, permitindo ampliar o alcance da rede de transporte público. O acesso a qualquer rede de transporte público encontra-se limitada pela área de captação pedonal da infraestrutura de paragens. Porém, a utilização da bicicleta para aceder ao transporte público permite aumentar exponencialmente a área acessível dentro do mesmo limiar de tempo de viagem, sendo natural que se procurem formas de capitalizar as vantagens da integração entre estes modos de transporte.

Este tipo de soluções pode tornar-se complexo quando não existe uma alternativa para o estacionamento da bicicleta, fazendo com que a mesma tenha de ser transportada no autocarro (o que muitas das vezes não é permitido ou possível, dadas as condições de espaço) ou que a viagem tenha de ser realizada na íntegra de bicicleta, mesmo existindo uma opção mais vantajosa.

A criação de infraestrutura de estacionamento de bicicletas nas paragens de autocarro permite uma integração mais harmoniosa destes modos de transporte. É, assim, essencial que sejam criados estacionamentos para bicicletas seguros, de forma a transmitir aos utilizadores um sentimento de segurança.



Fig. 42 Exemplo de estacionamento de bicicletas seguro em Castro Urdiales, Espanha

Tab. 20 Faseamento das intervenções nas paragens para criação de estacionamento para bicicletas

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Instalação de estacionamento para bicicletas (n.º)	0	1	4

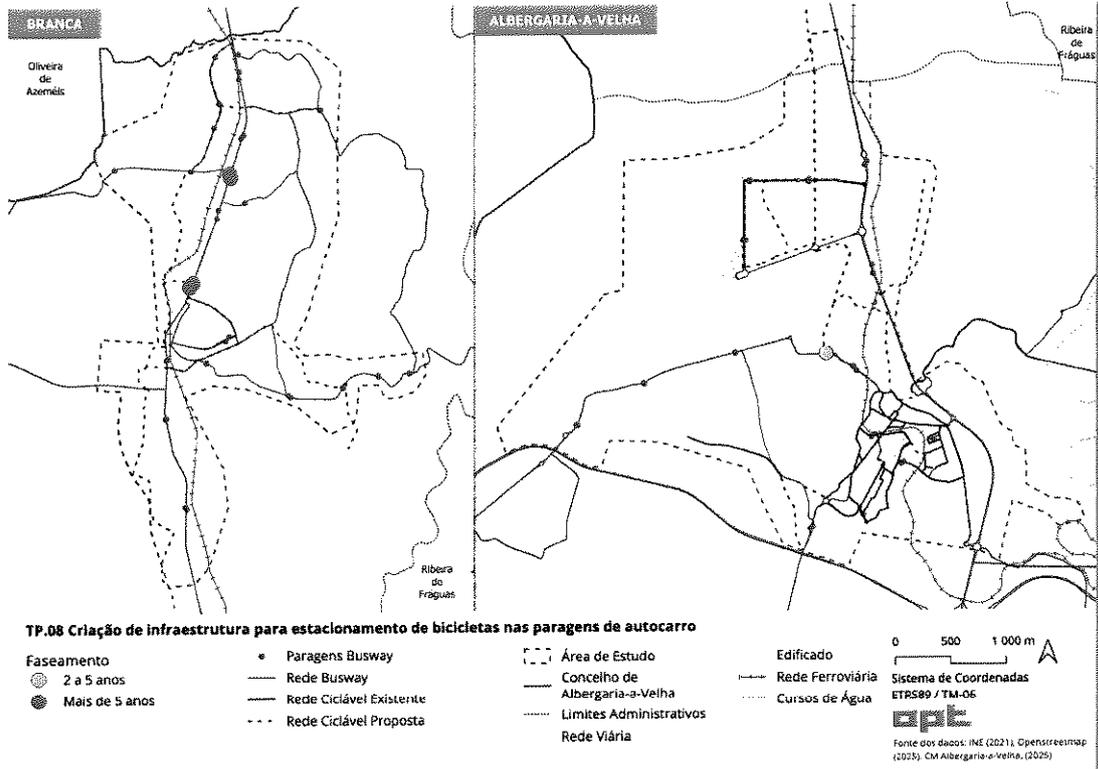


Fig. 43 Abrangência territorial da infraestrutura de estacionamento para bicicletas nas paragens

A implementação desta ação encontra-se articulada com a execução da rede ciclável. Assim, num horizonte temporal de 2 a 5 anos propõe-se a instalação deste tipo de soluções na paragem à margem da Capela do Senhor de Santa Cruz, enquanto numa escala temporal mais alargada propõem-se quatro novas localizações ao longo do IC2, na Branca.

**TP.09 - Intervenção nos apeadeiros da Linha do Vouga, promovendo a sua realocação e a melhoria das condições disponibilizadas**

A Linha do Vouga é atualmente a única linha ferroviária em bitola métrica em operação em Portugal, encontrando-se, por essa razão, desligada da restante rede ferroviária nacional, que se desenvolve em bitola ibérica. Esta condição limita a circulação das composições aos troços entre os seus dois términos (Aveiro e Espinho), com a agravante de, por motivos de degradação da infraestrutura, o serviço estar atualmente suprimido entre Macinhata do Vouga e Oliveira de Azeméis. Antes da suspensão do serviço, a Linha do Vouga contava, no concelho de Albergaria-a-Velha, com uma estação (Albergaria-a-Velha) e três apeadeiros (Branca, Albergaria-a-Nova e Urgueiras), servindo os dois principais aglomerados do concelho ao longo de um eixo norte-sul, praticamente paralelo ao IC2.

A intervenção recentemente realizada pela Infraestruturas de Portugal, que consistiu na renovação integral da superestrutura de via (com substituição de carris, travessas e fixações, balastragem e ataque mecânico pesado), bem como a automatização das passagens de nível, permitirá, em breve, a reabertura ao serviço.

No entanto, esta intervenção não contemplou qualquer investimento na infraestrutura de estações e apeadeiros, aspeto que se considera essencial para o aumento da atratividade do serviço. Não só devido ao elevado estado de degradação de alguns destes locais, como é o caso do apeadeiro de Urgueiras, mas também pela inadequação da localização dos pontos de paragem com alguns dos principais polos de procura, como é o caso da Zona Industrial. Esta proposta de intervenção visa reforçar a Linha do Vouga como eixo estruturante da mobilidade regional, aumentando a cobertura territorial e a acessibilidade. As intervenções previstas no território de Albergaria-a-Velha poderão representar um considerável passo na adaptação da Linha do Vouga às necessidades de mobilidade do século XXI, desde que devidamente articuladas com intervenções complementares nos restantes troços da linha.

Tab. 21 Calendarização das intervenções nas paragens/apeadeiros

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Beneficiação de estações e apeadeiros (n.º)	0	0	2
Construção de novos apeadeiros (n.º)	0	0	2
Desativação de apeadeiros existentes (n.º)	0	0	2

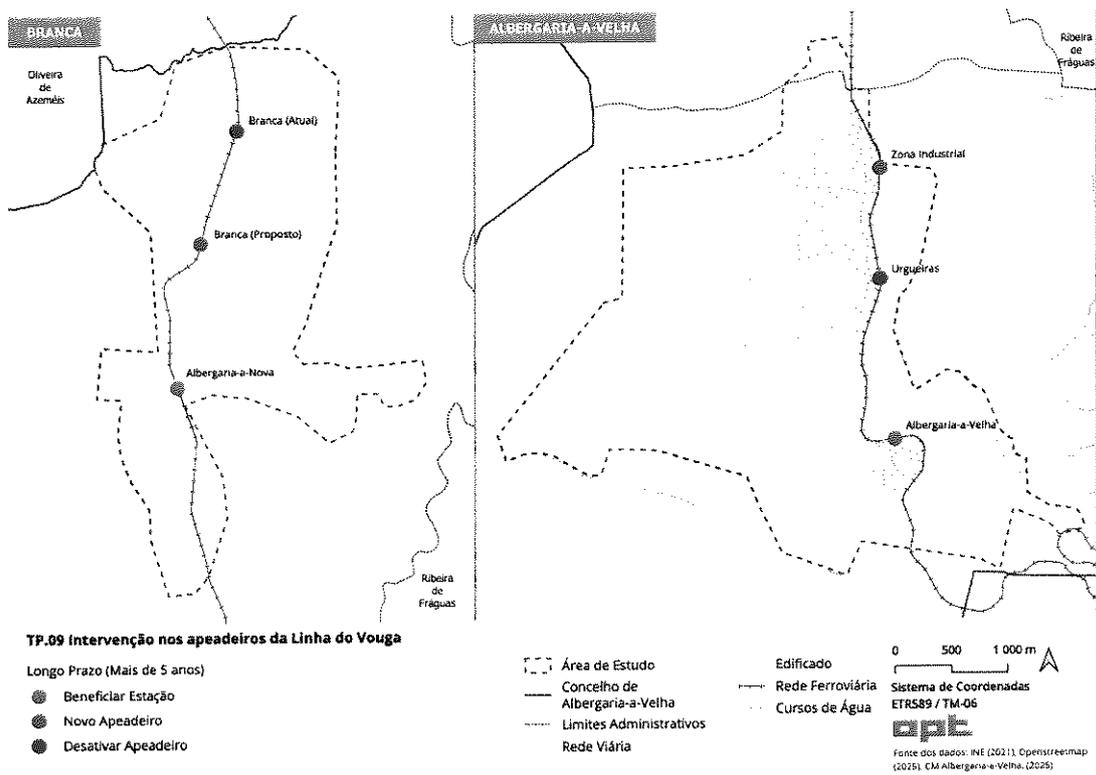


Fig. 44 Proposta de intervenção da Linha do Vouga na área de estudo

Propõe-se, desta forma, a desativação do apeadeiro de Urgueiras, dada a fraca captação que o mesmo apresenta e a construção de um novo ponto de paragem, a cerca de 1000 metros a norte, com o desígnio de servir a Zona Industrial. Situação equivalente é proposta para a Branca, com a desativação do apeadeiro existente a criação de um novo apeadeiro num local mais próximo da centralidade deste aglomerado. Nestes dois novos apeadeiros deverão ser providenciadas as condições mínimas de conforto, com a instalação de abrigos nas plataformas, a iluminação das mesmas e de infraestruturas para estacionamento para bicicletas, com o objetivo de fomentar a intermodalidade.

Já no caso do apeadeiro de Albergaria-a-Nova e da estação de Albergaria-a-Velha é importante atuar sobre a qualidade da infraestruturas, dotando-as de condições de conforto e segurança adaptadas ao contexto atual.



#### **TP.10 – Elaboração de um estudo para a integração tarifária intermodal**

A percentagem de utilização do transporte individual, pela população de Albergaria-a-Velha nos seus movimentos pendulares, não encontra paralelo em qualquer outro modo de transporte, incentivado pela grande oferta de estacionamento um pouco por todo o município, especialmente no centro urbano, pela baixa cobertura territorial e limitada oferta do atual serviço de transporte público rodoviário, bem como pelo elevado custo dos títulos de transporte.

A reativação do serviço ferroviário também não se apresenta como uma alternativa viável, devido aos tempos de viagem pouco competitivos, às reduzidas frequências e ao preço do serviço regional, que não contribui para a sua atratividade.

Neste contexto, a reabilitação das estações e apeadeiros existentes, bem como a criação de novos apeadeiros em locais com potencial de captação de utilizadores, representa uma oportunidade estratégica para promover uma mudança efetiva no paradigma da mobilidade sustentável no município, especialmente se articulada com a melhoria da informação ao público, o aumento da oferta e a ampliação da cobertura territorial do transporte público rodoviário.

A otimização do sistema tarifário constitui uma necessidade premente. Propõe-se, por isso, a realização de um estudo orientado para a integração tarifária entre os diversos modos de transporte (Busway, Albus e CP), assegurando a interoperabilidade e o reatamento entre serviços. O objetivo será a criação de um Sistema Tarifário Integrado e Intermodal, com potencial de adoção não só em Albergaria-a-Velha, mas também nos municípios vizinhos e, numa fase posterior, em toda a área de influência da Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro.



### **TP.11 – Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público**

A escolha modal é uma decisão em grande medida racional, motivada por aspetos como tempo, conveniência, conforto e custo (Beirão e Cabral; Gatersleben e Uzzel, 2007). As ações a desenvolver na temática do Transporte Público devem, assim, extrapolar os aspetos da qualidade da oferta e abordar também o subconsciente da população, por forma a aumentar a atratividade da sua utilização.

Cabe ao município, em conjunto com a CIRA e com a Busway, a realização de campanhas de incentivo à sua utilização, devendo atuar sobre a promoção dos seguintes aspetos:

- Conveniência, enfatizando as vantagens da utilização do Transporte Público face ao automóvel, como a redução dos tempos de viagem, especialmente em casos onde o congestionamento seja mais intenso, a eliminação do tempo de procura de estacionamento, e, em termos gerais, do aumento do tempo produtivo em viagem;
- Custo, reforçando aspetos como a poupança com combustível, estacionamento e manutenção do veículo;
- Externalidades, indicando os benefícios ambientais resultantes de uma menor pegada de carbono nas deslocações e na produção de menores níveis de ruído, bem como as vantagens para a saúde individual resultantes de um estilo de vida mais ativo;
- Equidade, permitindo a todos o acesso a oportunidades de emprego, educação, comércio e lazer, sem a necessidade de adquirir uma viatura própria.

Estas devem também encontrar-se associadas a um programa de acompanhamento, comparando níveis de utilização do transporte público antes e depois do lançamento da campanha e avaliando a opinião dos passageiros. A forma mais simples de materializar esta estratégia passa por campanhas de comunicação, quer através de meios físicos, em Mupis, outdoors nas paragens, espaços de publicidade nos veículos, quer nos meios digitais, como as redes sociais e o site do município.

Outro conjunto de medidas com eficácia comprovada, embora com custos mais elevados, passa pela oferta de incentivos aos utilizadores de transporte público, passando por valores monetários, reduções nas tarifas para os passageiros mais frequentes, programas de fidelização ou parcerias com o comércio local. Estas campanhas de incentivo poderão incidir sobre a população em geral, ou sobre grupos específicos com maior potencial de utilização do transporte público, como é o caso dos trabalhadores de grandes equipamentos ou indústrias. No que concerne aos estudantes, a subsídio do transporte público é uma medida francamente reconhecida como tendo um potencial de fixação a hábitos de mobilidade sustentável na transição para a idade adulta. Em linha com Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, desde 1 de janeiro de 2024 foram atribuídos passes gratuitos nas modalidades sub 18+TP e ainda sub 23+TP aos jovens, desde que inscritos num estabelecimento de ensino nacional, competindo no caso à CIRA, em articulação com os seus municípios, a implementação desta portaria.

## 2.4 Circulação, Estacionamento e Logística

Este último eixo temático foca-se na gestão do sistema viário e nas particularidades da sua operação. Avaliando o funcionamento da rede viária de Albergaria-a-Velha, evidencia-se a necessidade de reestruturar os princípios chave da sua organização, através da redefinição dos critérios de dimensionamento, a identificação dos eixos em falta e a gestão da sinalização.

A gestão do estacionamento e das operações de logística urbana tem também um papel importante no correto funcionamento da infraestrutura, procurando evitar a ocupação abusiva do espaço público e garantir a normal fluidez do tráfego. Ainda dentro deste eixo é explorada a necessidade de reforço da infraestrutura para a mobilidade elétrica e a implementação de sistemas inteligentes de gestão de tráfego, com o objetivo de otimizar a utilização da infraestrutura e de a tornar mais resiliente a constrangimentos pontuais.

Neste eixo de atuação encontram-se contempladas 15 (quinze) ações, as quais são apresentadas de seguida.

Tab. 22 Ações propostas para o eixo 'circulação, estacionamento e logística'

<b>CI.01</b>	Redefinição da hierarquia viária e dos critérios de dimensionamento dos arruamentos
<b>CI.02</b>	Atualização do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR)
<b>CI.03</b>	Implementação de medidas de acalmia de tráfego pontuais em pontos sensíveis
<b>CI.04</b>	Atualização e expansão das Zonas 30
<b>CI.05</b>	Implementação de Zonas de Coexistência
<b>CI.06</b>	Reforço da fiscalização e implementação de medidas dissuasoras ao estacionamento ilegal
<b>CI.07</b>	Reforço da dotação e ajuste na oferta atual de lugares para cargas e descargas
<b>CI.08</b>	Definição de um plano para a circulação de pesados
<b>CI.09</b>	Implementação de soluções <i>kiss &amp; ride</i> junto aos estabelecimentos de ensino
<b>CI.10</b>	Execução da Circular Sul de Albergaria
<b>CI.11</b>	Reforço da infraestrutura de carregamento elétrico
<b>CI.12</b>	Criação de regulamentação para a operação logística no município
<b>CI.13</b>	Criação de um parque TIR
<b>CI.14</b>	Elaboração de um estudo para a revisão da sinalização rodoviária
<b>CI.15</b>	Atualização da frota do município para veículos de emissões reduzidas

Estudos e  
políticas

Equipamentos e  
infraestruturas

Inovação e  
Tecnologia

Sensibilização e  
formação

**CI.01 – Redefinição da hierarquia viária e dos critérios de dimensionamento dos arruamentos**

Na maioria dos instrumentos de gestão territorial a nível nacional a hierarquia da rede viária encontra-se estruturada de acordo com a perspetiva do automóvel, situação que não é exceção no caso de Albergaria-a-Velha. Não obstante, a promoção da utilização de modos alternativos ao automóvel implica olhar para a infraestrutura segundo uma perspetiva multimodal, desenvolvendo-se um modelo de hierarquia funcional. Segundo este modelo, a infraestrutura é tipificada em função da importância funcional de cada modo de transporte e não apenas em função da hierarquia viária. Importa referir que não se pretende definir de forma evidente o modo hierarquicamente superior, mas sim aquele ou aqueles aos quais deve ser dada prioridade. A redefinição da hierarquia da rede viária possui, assim, uma natureza estratégica para materializar o novo modelo de mobilidade.

Para garantir que a infraestrutura apresenta as condições físicas que facilitem a implementação deste modelo hierárquico funcional é fundamental a definição de critérios para a reconfiguração do espaço canal. Esta diz respeito não só aos arruamentos existentes, mas também a todos os arruamentos futuros. O IMT (2024) definiu, nos seus documentos orientadores, um conjunto de dimensões de referência para a faixa de rodagem, passeios e estacionamento, com a hierarquia viária a funcionar como fator diferenciador. Esta ação tem, porém, como objetivo alterar este paradigma, tipificando os critérios de dimensionamento de acordo com a hierarquia funcional, isto é, de acordo com os modos aos quais deve ser dada prioridade. Tal permite procurar a melhor solução de compromisso entre os mesmos, favorecendo o aumento do conforto e segurança de circulação para peões e ciclistas, a melhoria da performance do Transporte Público e a redução do congestionamento.

De acordo com o modelo definido neste PMUS entende-se que a hierarquia deve ser definida através da análise combinada de três modos de transporte (modos ativos – MA, transporte público - TP e transporte individual - TI). A combinação deste trio modal resulta em diferentes combinações de prioridade para cada troço da rede viária, consubstanciando-se um total de 8 combinações, conforme ilustrado na figura seguinte.

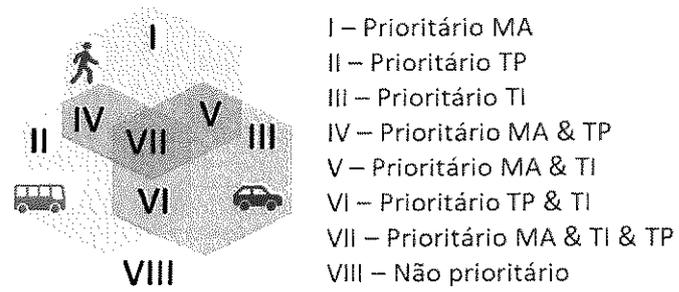


Fig. 45 Esquemática das categorias de hierarquia funcional

*Handwritten notes and signatures on the right margin of the page.*

Entende-se que um modo é prioritário num determinado troço da infraestrutura quando apresenta o nível hierárquico mais elevado. Na tabela seguinte são apresentados os principais parâmetros de dimensionamento do espaço canal a aplicar de acordo com a hierarquia funcional.

Tab. 23 Parâmetros de dimensionamento do espaço canal

Modo prioritário	Largura máxima por via (m)		Largura mínima do canal de circulação pedonal (m)	Circulação preferencial da Bicicleta	Adequabilidade	
	1 sentido	2 sentidos			Zona 30	Zona de Coexistência
MA	3,00	3,25	1,50	Partilhado* <sup>1</sup>	ü	ü
MA & TP	3,50	3,50	1,50		ü* <sup>2</sup>	
MA & TI	3,25	3,50	1,50			
TP	3,50	3,50	1,20	Canal segregado		
TP & TI	3,50	3,50	1,20	1,30m		
TI	3,50	3,50	1,20	unidirecional		
	4,50 * <sup>3</sup>	4,50 * <sup>3</sup>		2,20m		
Todos os modos	3,50	3,50	1,50	bidirecional		
Nenhum dos modos	3,25	3,50	1,20			

\*<sup>1</sup> Segregado em contrassentido

\*<sup>2</sup> Apenas aconselhável em curtas extensões

\*<sup>3</sup> Aplicável no interior de Zonas Industriais

Assim, nas vias de importância superior apenas para os modos ativos a largura máxima por via apresenta os valores mais reduzidos, sendo admissíveis vias com 3,00m de largura, no caso de faixas de rodagem com um sentido de circulação. No caso de faixas de rodagem com dois sentidos de circulação, e de forma a aumentar a segurança nos movimentos de cruzamento de veículos, a largura máxima da via aumenta para os 3,25m. Esta procura por larguras mais reduzidas justifica-se pela necessidade de promover velocidades de circulação automóvel inferiores. É importante referir que a prioridade elevada não representa exclusividade, ou seja, estes valores não se aplicam a arruamentos pedonais nem a outras tipologias de ligações onde a circulação de modos motorizados não é permitida.

Caso seja necessário conciliar elevados níveis de prioridade para os modos ativos e o transporte individual torna-se possível o estabelecimento de larguras de via mais elevadas (3,25m no caso de sentido único e 3,50m no caso de dois sentidos).

Nas restantes combinações de prioridade modal as larguras admissíveis apresentam os valores mais elevados (3,50m por via tanto para sentido único como para dois sentidos). Finalmente, para os casos onde nenhum modo seja considerado prioritário, as larguras

máximas de via apresentam valores intermédios (3,25m para um sentido e 3,50m para dois sentidos). O estacionamento, quando existente, deverá seguir as recomendações do IMT no que respeita à largura mínima disponibilizada em função da sua configuração (paralelo, perpendicular ou espinha).

O canal de circulação pedonal apresenta também parâmetros de dimensionamento distintos consoante o nível hierárquico. Assim, em todos os casos onde os modos ativos sejam considerados prioritários assume-se como necessário uma largura mínima (livre de obstáculos) de 1,50m, sendo este valor reduzido para os 1,20m, de forma a dar resposta à legislação em vigor nas restantes tipologias. Já a bicicleta, nos arruamentos de hierarquia mais elevada apenas para os modos ativos, e em virtude do estabelecimento de velocidades de circulação automóvel mais reduzidas, não necessita de infraestrutura dedicada, podendo circular em regime de partilha com o restante tráfego. Este regime de partilha deverá ser sinalizado através de sinalização horizontal, devendo ser evitadas soluções de desenho não convencionais, sob o risco de induzir os condutores a comportamentos erróneos. Nas restantes tipologias de via, a bicicleta deverá, preferencialmente, circular em canal dedicado.

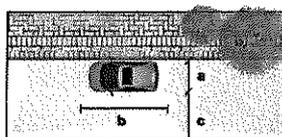


Fig. 46 Bom exemplo e mau exemplo de implementação de via ciclável partilhada

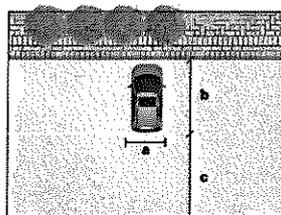
*[Handwritten notes and signatures on the right margin, including a signature that appears to be 'Pinto']*

Tab. 24 Parâmetros de dimensionamento da via em função da configuração do estacionamento  
Fonte: adaptado de IMT, 2024

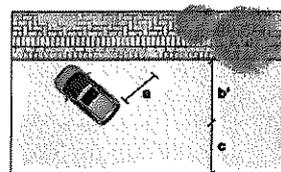
Tipologia de estacionamento	Dimensões													
Longitudinal	a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,00 m: no caso em que o tráfego motorizado pode ser interrompido com a abertura das portas dos veículos estacionados;</li> <li>• 2,25 m: no caso em que se pretende reduzir as perturbações causadas pela abertura das portas dos veículos estacionados;</li> <li>• 2,40 m: quando existem obstáculos junto ao lugar de estacionamento que impeçam a saída do condutor do veículo.</li> </ul>												
	b	5,00m												
	c	2,50m mínima (3,00m recomendada)												
Perpendicular	a	2,25m mínima (2,40m recomendada) <ul style="list-style-type: none"> <li>• com o lancil do passeio como limite: 4,20 m</li> <li>• sem o lancil do passeio como limite: 4,70 m</li> </ul>												
	b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• máxima 5,00 m (valor que pode favorecer o estacionamento ilegal em segunda fila.</li> </ul>												
	c	Entre 5,00 e 6,00m												
Oblíquo (30°, 40° e 60°)	a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• recomendada: 2,40 m</li> <li>• 2,25 m, para estacionamento a 30° e com taxa de rotação reduzida</li> <li>• máxima: 2,50 m (a não exceder, pois pode originar estacionamento ilegal em segunda fila).</li> </ul>												
	Variável em função da existência ou não de barreira física que impeça o avanço dos veículos sobre o passeio													
	b'	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ângulo</th> <th>Sem barreira física (m)</th> <th>com barreira física (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30°</td> <td>3,60</td> <td>3,80</td> </tr> <tr> <td>45°</td> <td>4,10</td> <td>4,40</td> </tr> <tr> <td>60°</td> <td>4,40</td> <td>4,80</td> </tr> </tbody> </table>	Ângulo	Sem barreira física (m)	com barreira física (m)	30°	3,60	3,80	45°	4,10	4,40	60°	4,40	4,80
		Ângulo	Sem barreira física (m)	com barreira física (m)										
		30°	3,60	3,80										
45°	4,10	4,40												
60°	4,40	4,80												
c	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ângulo</th> <th>sem barreira física (m)</th> <th>com barreira física (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30°</td> <td>3,00</td> <td>3,00</td> </tr> <tr> <td>45°</td> <td>3,00</td> <td>3,20</td> </tr> <tr> <td>60°</td> <td>3,50</td> <td>4,00</td> </tr> </tbody> </table>	Ângulo	sem barreira física (m)	com barreira física (m)	30°	3,00	3,00	45°	3,00	3,20	60°	3,50	4,00	
	Ângulo	sem barreira física (m)	com barreira física (m)											
	30°	3,00	3,00											
45°	3,00	3,20												
60°	3,50	4,00												



Longitudinal



Perpendicular



Oblíquo

As Zonas 30 e de coexistência deverão ser implementadas apenas em arruamentos de prioridade aos modos ativos, embora seja possível a execução de Zonas 30 em arruamentos de prioridade aos modos ativos e ao transporte público, desde que em pequenas extensões.

Tab. 25 Parâmetros recomendados para o dimensionamento de ciclovias  
Fonte: adaptado de IMT, 2024

Tipologia	Aplicabilidade	Largura (m)
Faixa ciclável unidirecional	Maioria das situações	Recomendada: 1,50m
	Junto a estacionamento longitudinal com elevada rotatividade	Recomendada: 2,50m
	Zonas com elevado tráfego de bicicletas	Recomendada: entre 1,80 e 2,40m
	Arruamentos com velocidade não superior a 50km/h, sem lancis, valetas ou estacionamento	Mínima: 1,20m
Pista ciclável bidirecional	Arruamentos com velocidades de circulação elevadas	Recomendada: 1,80m
	Maioria das situações	Mínima: 3,00m
	Zonas com elevado tráfego de bicicletas	Recomendada: entre 3,00 e 4,30m
Pista ciclável unidirecional	Zonas com reduzido tráfego de bicicletas e não sendo expectável a sua utilização por peões	Mínima: 2,40m
	Maioria das situações	Mínima: 1,75m Recomendada: 2,00m

Conforme descrito na tabela anterior, a rede ciclável dedicada pode materializar-se através de faixas ou pistas cicláveis. O primeiro caso diz respeito a soluções de desenho onde a bicicleta circula, ao mesmo nível dos restantes modos motorizados, numa faixa delimitada exclusivamente por marcações horizontais no pavimento, podendo a mesma ser pavimentada com uma cor distinta. A segregação é apenas visual, na medida em que é possível aos veículos transpor esta delimitação. Já no caso de pistas cicláveis existe uma segregação física, quer através de balizadores (vulgarmente conhecidos por pilaretes) ou através da sua instalação a uma cota distinta da via de circulação automóvel, usualmente ao nível do passeio. Esta solução garante maior segurança e conforto aos ciclistas. Pela sua natureza, as pistas cicláveis podem, por vezes, possibilitar a circulação de peões no seu canal.

Pretende-se que estas recomendações sejam parte integrante de futuras revisões ao Plano Diretor Municipal, bem como de Planos de Urbanização ou de Pormenor.

*[Handwritten signatures and marks on the right margin]*

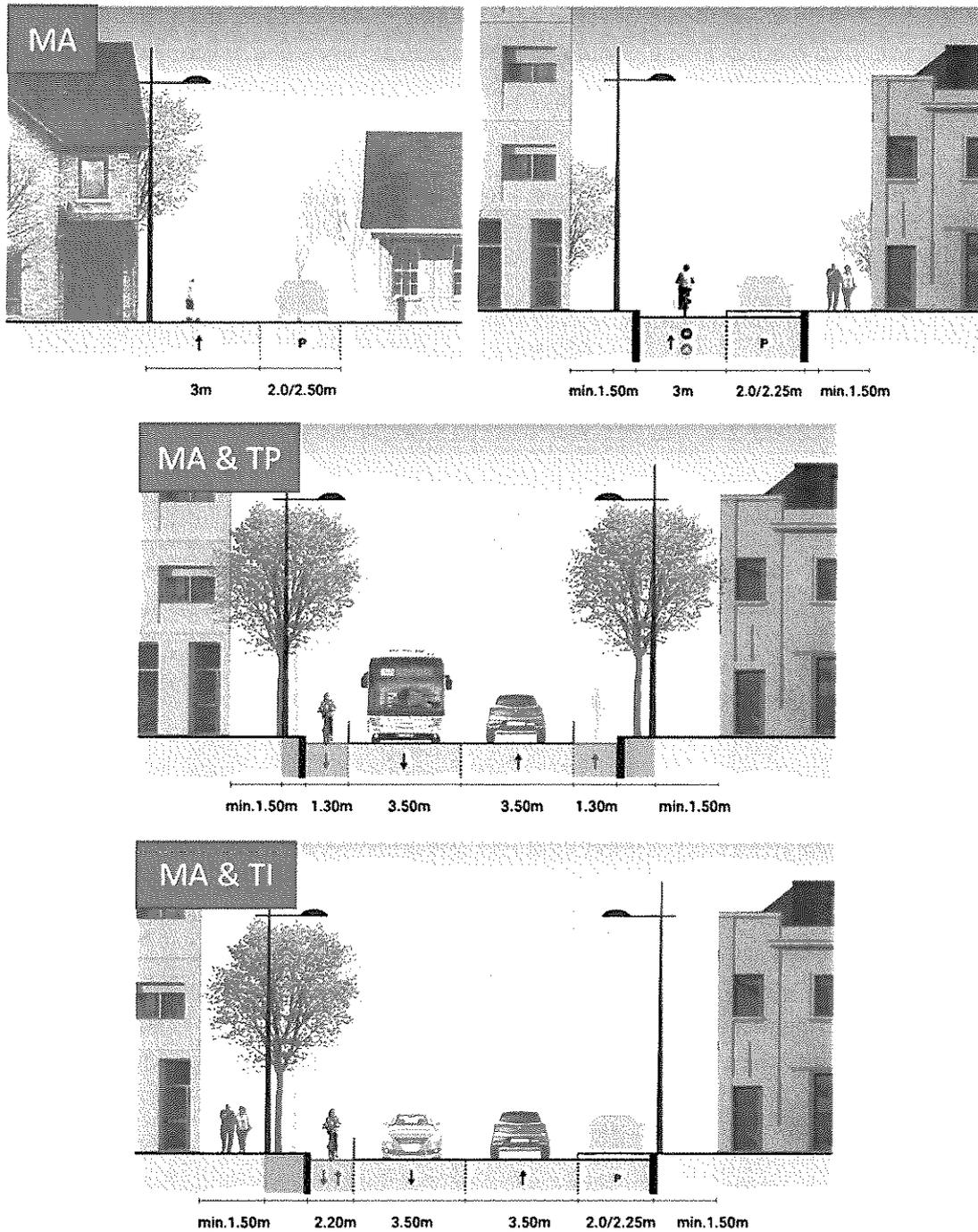


Fig. 47 Tipologias de espaço canal – MA, MA & TP, MA & TI



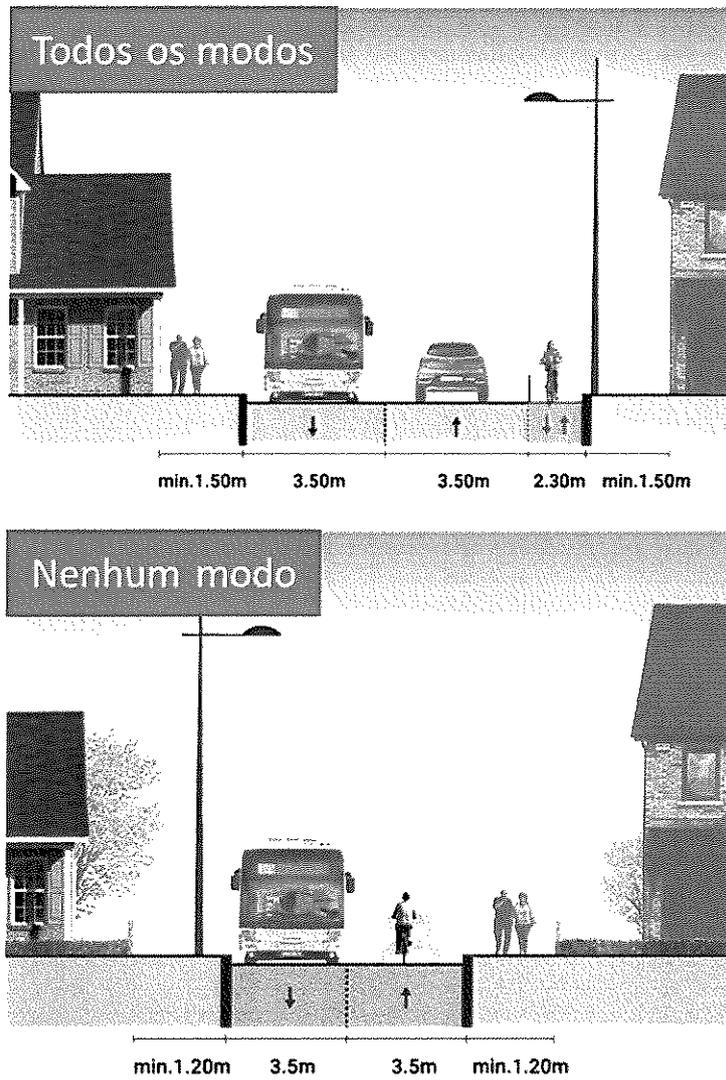


Fig. 49 Tipologias de espaço canal – Todos os modos prioritários e nenhum dos modos prioritário

## CI.02 – Atualização do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR)

O Plano Municipal de Segurança Rodoviária é uma ferramenta de máxima importância na gestão de mobilidade do território, permitindo não só conhecer o funcionamento atual da rede viária, mas também a futura. O âmbito de atuação de um PMSR estende-se desde a intervenção sobre a infraestrutura, seja ela rodoviária, ciclável ou pedonal, passando pela interação com as forças de segurança e equipas de socorro e emergência, pela definição de campanhas de educação, sensibilização e informação, entre outros. Este instrumento de planeamento, apoia a criação de diferentes abordagens a nível estratégico e operacional, tornando-se uma verdadeira ferramenta de apoio à decisão política.

A promoção da segurança rodoviária no município de Albergaria-a-Velha é já um assunto que vem merecendo atenção por parte do executivo e dos técnicos, destacando-se a elaboração de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR), elaborado por técnicos da autarquia no ano de 2014, concretizando-se posteriormente um PMSR de toda a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA), publicado no ano de 2016.

A evolução das dinâmicas territoriais, o surgimento de novos padrões de deslocação e a constante atualização de orientações estratégicas a nível nacional e europeu justificam a necessidade de revisão e atualização periódica do Plano Municipal de Segurança Rodoviária. Apesar dos esforços anteriormente desenvolvidos, tanto ao nível municipal como intermunicipal, é fundamental assegurar que o PMSR reflita as condições atuais da rede viária, os comportamentos de mobilidade mais recentes e os novos desafios, nomeadamente no que respeita à segurança de utilizadores vulneráveis.

Além disso, a Visão Zero preconiza uma redução de 50% das mortes e feridos graves até 2030 e a eliminação total de vítimas mortais até 2050, exigindo um compromisso renovado por parte dos municípios. Este compromisso deve traduzir-se em instrumentos atualizados, eficazes e coerentes com os princípios da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária e com as metas definidas ao nível da União Europeia.

Neste contexto, a atualização deste PMSR de Albergaria-a-Velha torna-se indispensável e permitirá reforçar a integração da segurança rodoviária nas políticas de mobilidade sustentável, garantir a adequação das intervenções previstas às reais necessidades do território e assegurar uma abordagem sistemática, definindo estruturas de acompanhamento, indicadores a monitorizar e metas a atingir, bem como diferentes objetivos e ações a desenvolver, sejam elas de cariz físico, promocional ou através de campanhas de sensibilização, segurança e prevenção.



Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature that appears to be 'Pinto', and other initials and marks below.

### **CI.03 – Implementação de medidas de acalmia de tráfego pontuais em pontos sensíveis**

Medidas de acalmia de tráfego como a sobrelevação das passadeiras e a colocação de lombas em locais estratégicos têm-se revelado eficazes na conjugação de dois objetivos fundamentais, o aumento dos níveis de segurança na utilização dos modos ativos 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 favorável à utilização dos modos ativos, às quais o município de Albergaria-a-Velha não é exceção.

Em linha com a promoção de um ambiente urbano mais seguro para as deslocações cicláveis e pedonais, foram identificados vários locais na área de estudo, caracterizados por velocidades de circulação elevadas e/ou volumes de tráfego motorizado intensos, nas proximidades a equipamentos com elevada geração de tráfego pedonal.

Apesar da sobrelevação de passadeiras ser uma intervenção reconhecidamente mais eficaz na melhoria da segurança pedonal, apresenta um custo significativamente mais elevado do que outras ações, e pode introduzir constrangimentos à operação do Transporte Público rodoviário. Uma alternativa passa pela colocação de lombas redutoras de velocidade.

Somando às 7 lombas redutoras de velocidade e às 18 passadeiras sobrelevadas já existentes na área de estudo, esta ação prevê a instalação de medidas de acalmia de tráfego em 10 localizações, nas quais se propõe a instalação de uma nova passadeira sobrelevada e 14 novas lombas redutoras de velocidade.

Dada a sua importância na redução da sinistralidade e o custo de implementação relativamente reduzido, especialmente em comparação com outras ações no âmbito deste PMUS, prevê-se que a sua implementação seja maioritariamente executada nos curto e médio prazos. Em todas as intervenções deverá ser acautelada a sinalização e iluminação adequadas, reduzindo o risco de atropelamentos.

Tab. 26 Calendarização das medidas de acalmia de tráfego a implementar

<b>Medidas a implementar</b>	<b>Curto prazo (0-2 anos)</b>	<b>Médio prazo (2-5 anos)</b>	<b>Longo prazo (5-10 anos)</b>
Lombas redutoras de velocidade (n.º)	4	10	0
Passadeiras sobre-elevadas (n.º)	0	1	0

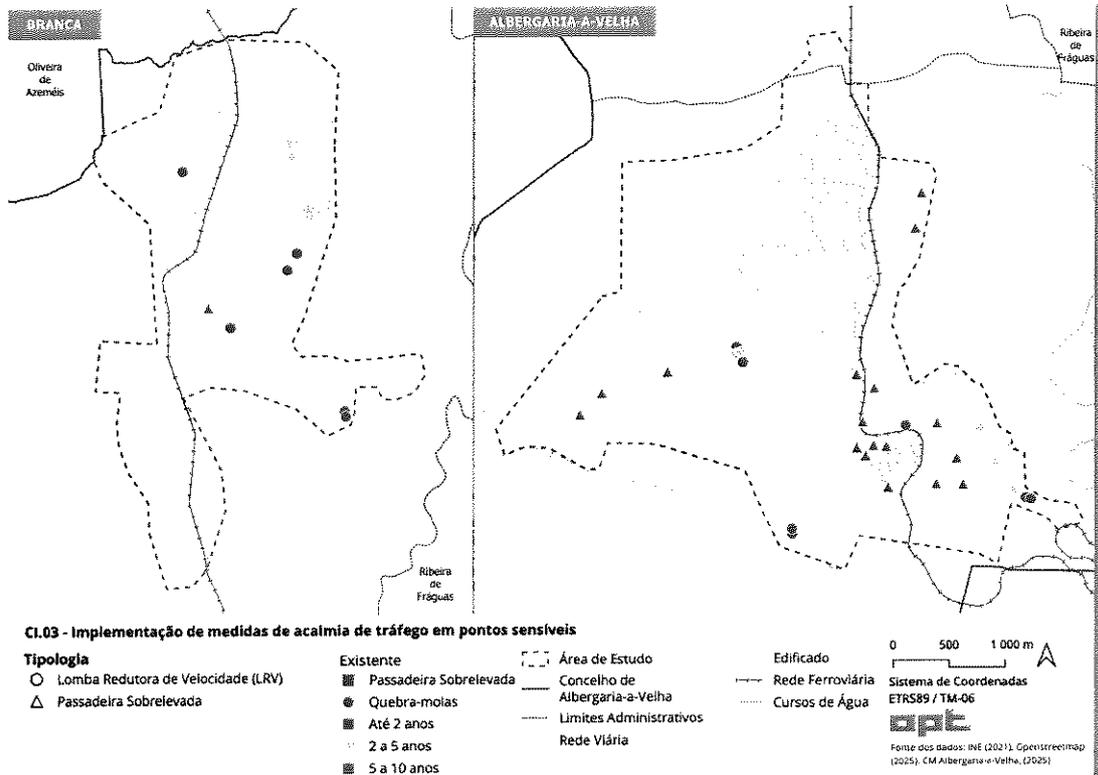


Fig. 50 Extensão territorial das medidas de acalmia de tráfego

A escolha da localização para a implementação destas medidas teve em consideração a localização das zonas 30 e de coexistência propostas, bem como o perfil dos arruamentos e a proximidade a equipamentos sensíveis.

*[Handwritten signatures and notes on the right margin of the page]*

#### CI.04 – Atualização e expansão das Zonas 30

O elemento-chave de qualquer estratégia de acalmia de tráfego passa pela promoção da velocidade de circulação automóvel, compatibilizando-a com as funções que a via desempenha e das atividades que a ladeiam. Em meio urbano, e em especial em zonas residenciais, a circulação a velocidade elevada é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável. De acordo com estudos desenvolvidos recentemente, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%, valor que aumenta para os 50% para velocidades de 60 km/h e para 90% a velocidades de 80 km/h (Hussain et al., 2019). Assim, é crucial procurar formas de incentivar a redução da velocidade dos veículos motorizados, aproximando-os das velocidades praticadas por peões e ciclistas. As Zonas 30 assumem-se como uma estratégia primordial de acalmia de tráfego, amplamente adotada em vários contextos europeus. Nestas zonas a velocidade de circulação automóvel é limitada a 30 km/h, devendo as suas entradas estar devidamente sinalizadas através de sinalização vertical e, complementada, sempre que possível, com sinalização horizontal.

Contudo, reconhece-se que a sinalização, por si só, não é suficiente para garantir uma redução efetiva da velocidade de circulação automóvel ou promover comportamentos de condução mais prudentes. Nesse sentido, é recomendável a implementação de medidas complementares, como estreitamentos viários, lombas ou alteração da cor do pavimento. Já no interior das Zonas 30, a manutenção da circulação a velocidades reduzidas poderá ser materializada a partir da alteração dos alinhamentos horizontais, nomeadamente com a redução dos raios de curvatura, com estrangulamentos, gincanas ou rotundas, e dos alinhamentos verticais, através de bandas sonoras, lombas, passadeiras ou interseções sobrelevadas. O estacionamento poderá igualmente ser utilizado como instrumento para a redução da velocidade, através da sua disposição de forma alternada ao longo do arruamento, desde que cumpra com os princípios de dimensionamento estabelecidos pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) para as suas diferentes tipologias.

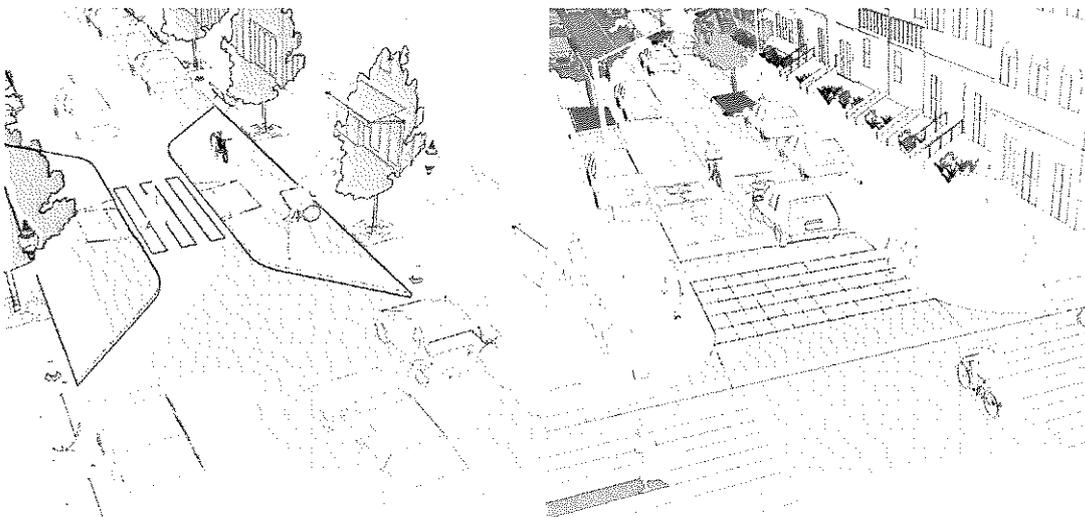


Fig. 51 Exemplos de soluções em Zonas 30 para o aumento da segurança nos atravessamentos

Fonte: NACTO, 2016

Nas Zonas 30 deve-se também promover a redução ou mesmo a proibição da circulação de veículos pesados. A circulação de transporte público, apesar de possível, deve ser evitada em extensões significativas, sob o risco de aumentar excessivamente os tempos de viagem.

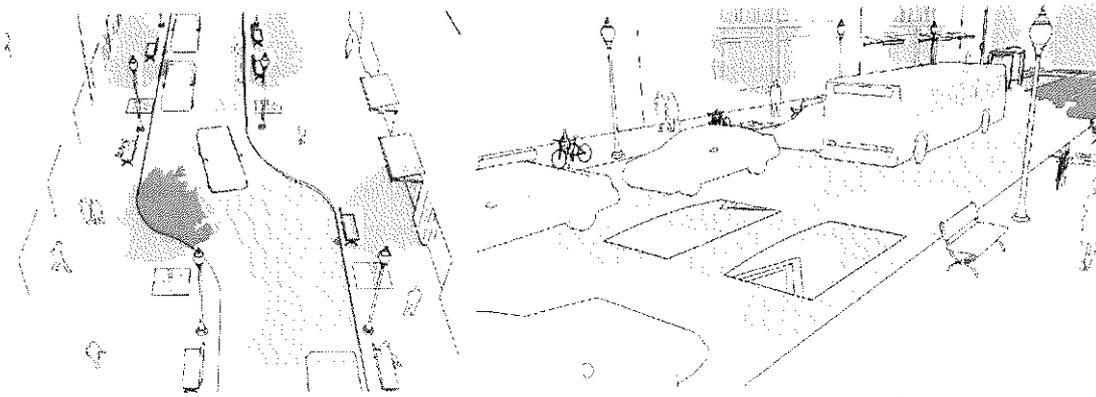


Fig. 52 Exemplos de soluções em Zonas 30 para a redução da velocidade  
Fonte: NACTO, 2016

O concelho de Albergaria-a-Velha apresenta, atualmente, cerca de 11km de arruamentos inseridos em Zonas 30. No entanto, a sinalização vertical regulamentar tem sido utilizada de forma indevida, com a repetição sistemática de sinais em vários pontos da rede viária, desvirtuando o seu significado legal e introduzindo ambiguidade na leitura por parte dos utilizadores. Estas práticas comprometem a eficácia das Zonas 30 e a segurança dos utilizadores mais vulneráveis, contribuindo para a perpetuação de uma ilusão de segurança. A correção desta situação encontra-se prevista na ação Cl.16, que contempla a elaboração de um estudo para a revisão da sinalização rodoviária.

Apesar da sua importância ser frequentemente associada áreas urbanas com maior densidade populacional e elevados fluxos pedonais, a implementação de medidas de acalmia de tráfego em territórios de baixa densidade é também importante. Nestes contextos, em que existe uma menor quantidade de edificado contíguo às vias, os condutores apresentam a propensão para aumentar a velocidade de circulação, amplificando o risco nas deslocações pedonais, sobretudo em zonas sem passeios ou sem locais para atravessamento de peões devidamente definidos.

Assim, propõe-se nesta ação o reforço da rede de zonas 30, podendo a sua execução ser materializada a partir de soluções de baixo custo, nomeadamente de sinalização e mobiliário urbano móvel.

A concretização desta estratégia exige, contudo, uma abordagem coerente e tecnicamente fundamentada, que vá além da aplicação simbólica de sinalização e salguarde a eficácia das Zonas 30 enquanto instrumento real de moderação da velocidade automóvel. Paralelamente, importa garantir que a hierarquização viária, a densidade de ocupação urbana, os padrões de mobilidade e as condições físicas dos arruamentos são criteriosamente considerados na definição das áreas de intervenção. Só assim será possível assegurar que a implementação faseada desta medida contribui

*[Handwritten signatures and initials on the right margin, including 'Rinto' and 'AS']*

efetivamente para um ambiente urbano mais seguro, equilibrado e favorável aos modos ativos.

A distribuição espacial das zonas 30, em conjunto com a definição das zonas de coexistência, descrita na ação seguinte, foi definida a partir das características físicas dos arruamentos, do seu papel na rede viária, dos usos do solo na envolvente e da configuração da rede de transporte público. O princípio orientador desta estratégia passa pela utilização de zonas 30 como instrumento de transição gradual entre os arruamentos estruturantes, onde a velocidade de circulação em meio urbano é de 50km/h, e as zonas de coexistência, onde a velocidade máxima é de 20 km/h. Estas últimas são maioritariamente aplicadas em arruamentos de largura mais reduzida, justificando a implementação de medidas de acalmia de tráfego mais exigentes e estruturantes.

Tab. 27 Calendarização da implementação de zonas 30

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Zona 30 a implementar (m)	9 700	9 700	3 600

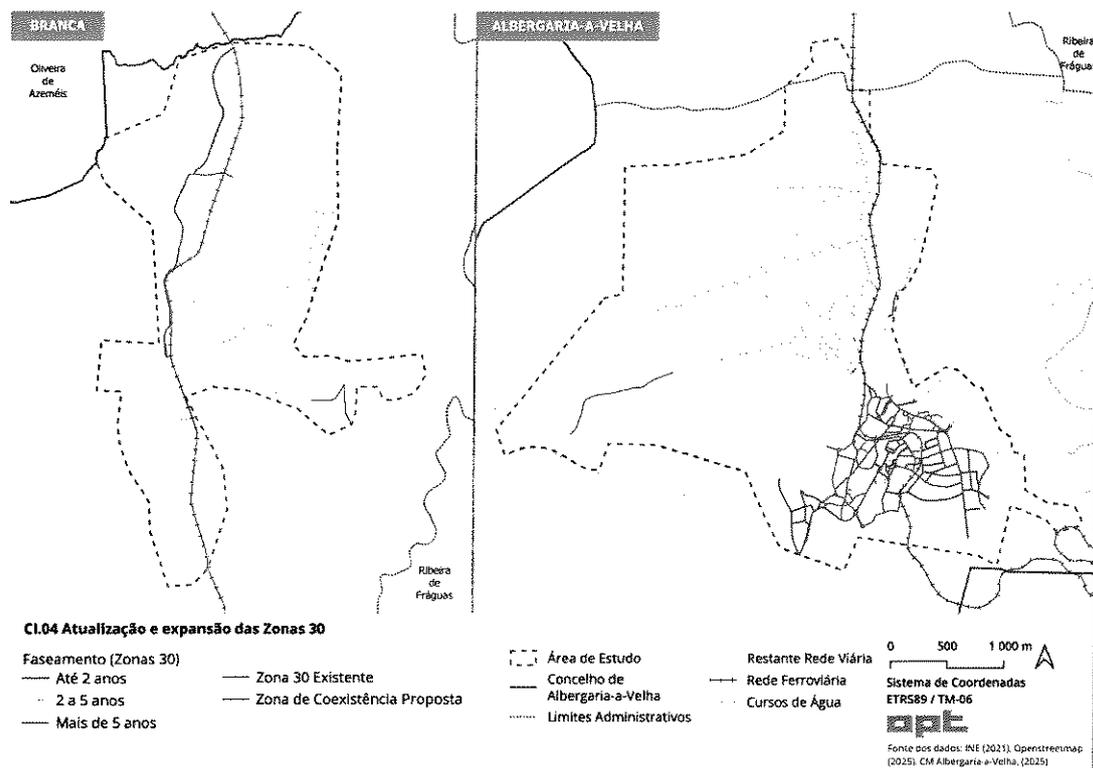


Fig. 53 Atualização e extensão territorial das zonas 30

A curto prazo (até 2 anos) propõe-se a conversão de cerca de 10km da rede viária para zonas 30, exclusivamente no centro de Albergaria, consolidando a rede do centro da cidade.

Na segunda fase propõe-se a expansão da rede 30 para a periferia do centro de Albergaria, bem como na envolvente à Escola Básica da Branca e na ligação a Fradelos, articulando com a proposta de expansão da rede ciclável. Nesta fase estão abrangidos 9,7 km da rede viária.

Já na terceira fase a execução é mais modesta (3,6km), estando limitada ao aglomerado da Branca, coincidindo com o desenvolvimento da ligação ciclável norte-sul

Tratando-se de uma intervenção com uma extensão territorial ambiciosa, é fundamental adotar soluções que permitam materializar esta estratégia com um custo reduzido. Em muitos casos é possível apenas com medidas de baixo custo, nomeadamente sinalização horizontal e vertical devidamente posicionada, para assinalar de forma clara a entrada numa zona 30, evitando a necessidade de reperfilamentos integrais do espaço canal, que reduziriam significativamente a margem de atuação do município.



Fig. 54 Sinalização de entrada em zona 30 em Matosinhos

No interior das zonas 30 propõe-se também a instalação de pilaretes flexíveis na aproximação aos atravessamentos de peões, evitando situações de estacionamento ilegal que possam colocar em risco a visibilidade por parte dos condutores.

*S*  
*A*  
*J*  
*R*  
*M*  
*W*

### CI.05 – Implementação de Zonas de Coexistência

As zonas de coexistência, com génese na Alemanha, Países Baixos e Dinamarca nos anos 70, surgiram como resposta à ineficácia das estratégias de acalmia de tráfego baseadas unicamente na promoção da velocidade de circulação. Ao contrário das Zonas 30, onde se pretende uma aproximação à importância dada a cada modo de transporte, nas zonas de coexistência é promovida a sua equivalência direta. Isto quer dizer que todo o espaço canal é passível de utilização, em igualdade, por todos os modos de transporte, quer sejam ou não motorizados.

Como tal, nas zonas de coexistência não existe distinção física entre passeios e a via de circulação, existindo um único nível de pavimento entre os limites da faixa de rodagem. A velocidade de circulação automóvel é limitada aos 20 km/h, aumentando significativamente os níveis de segurança e privilegiando a função social do espaço público da rua. 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. A passagem de transporte público em zonas de coexistência, apesar de possível deve ser desencorajada, por desvirtuar os principais fundamentos deste tipo de soluções de desenho urbano.

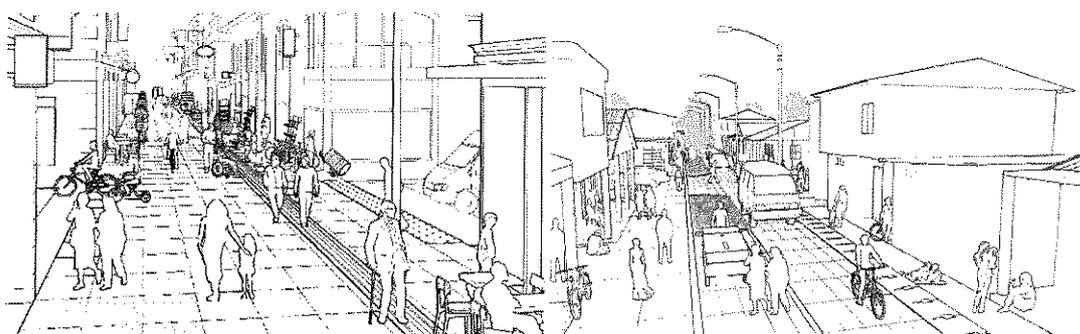


Fig. 55 Exemplos tipo de soluções a implementar em zonas de coexistência  
Fonte: NACTO, 2016

Tab. 28 Calendarização da implementação de zonas de coexistência

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Zona de coexistência a implementar (m)	6 700	2 100	0

A curto prazo (até 2 anos) propõe-se a conversão de cerca de 7 km da rede viária em zonas de coexistência, complementando a rede de zonas 30 no centro de Albergaria.

A médio prazo (de 2 a 5 anos) a execução desta ação contempla uma extensão claramente mais reduzida (2,1km), articulando-se com o desenvolvimento da rede 30, com maior ênfase em Sobreiro e Fradelos.

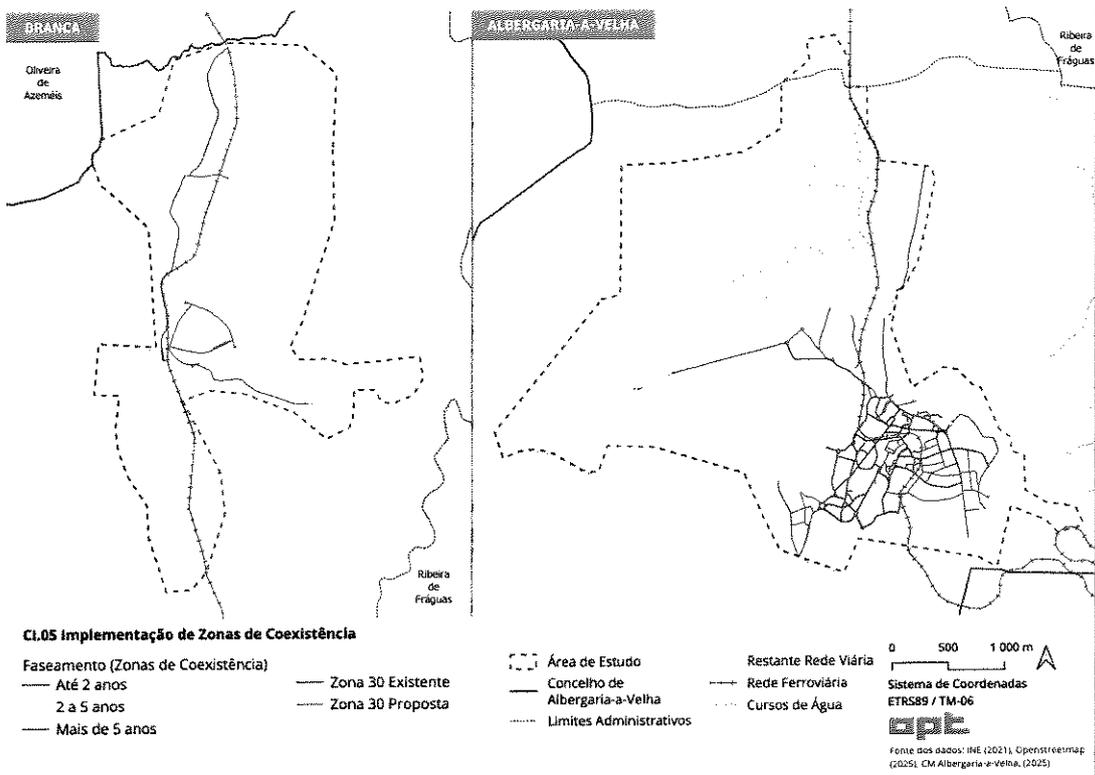


Fig. 56 Extensão territorial das zonas de coexistência

À semelhança da ação anterior a extensão elevada para a rede de zonas de coexistência encontra-se estruturada em ações de baixo custo. É fundamental, em primeiro lugar, a existência de sinalização que informe sobre a entrada numa zona de coexistência. A sinalética mais comum e mais facilmente reconhecida remete ao código da estrada com a implantação dos sinais H46 e H47 que indicam respetivamente, o início e fim das zonas de coexistência.

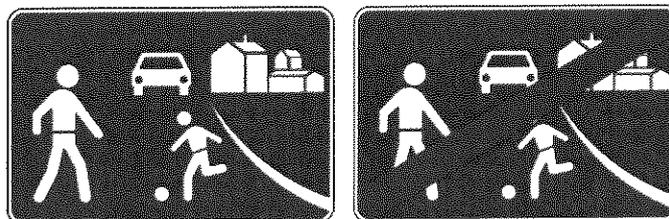


Fig. 57 Sinalização vertical regulamentar: H46 e H47

Em segundo, é fundamental procurar soluções de baixo custo que não impliquem o reperfilamento dos diferentes troços da rede viária. Um dos princípios base é a coexistência de todos os modos de transporte no espaço canal numa plataforma de nível. Uma percentagem significativa da rede viária na área de estudo, em particular do território fora dos limites do núcleo urbano central apresenta exatamente estas características, pelo que em teoria estão criadas as bases para a formalização de zonas de coexistência.

Em arruamentos de dois sentidos de circulação, dada a reduzida largura dos arruamentos, sempre que existam veículos estacionados a circulação funciona em regime alternado. Com a passagem para sentido único o estacionamento passa a ser formalizado. Porém, a criação de sentidos únicos em troços retilíneos extensos pode propiciar a circulação a velocidades excessivas. Nestes casos é fundamental criar deflexões no percurso dos veículos, forçando a redução de velocidade. Tal pode ser conseguido a partir da configuração do estacionamento, alternando de lados, apoiado com elementos de mobiliário urbano para evitar colisões.

Já em arruamentos com dois sentidos de circulação poderão ser materializadas duas faixas em ambos os extremos da via, delimitadas com linhas descontínuas, sinalizando uma zona de segurança para o peão. Tratando-se de linhas descontínuas é possível a sua transposição por veículos. Já as baixas velocidades de circulação praticadas facilitam a negociação da manobra em segurança.

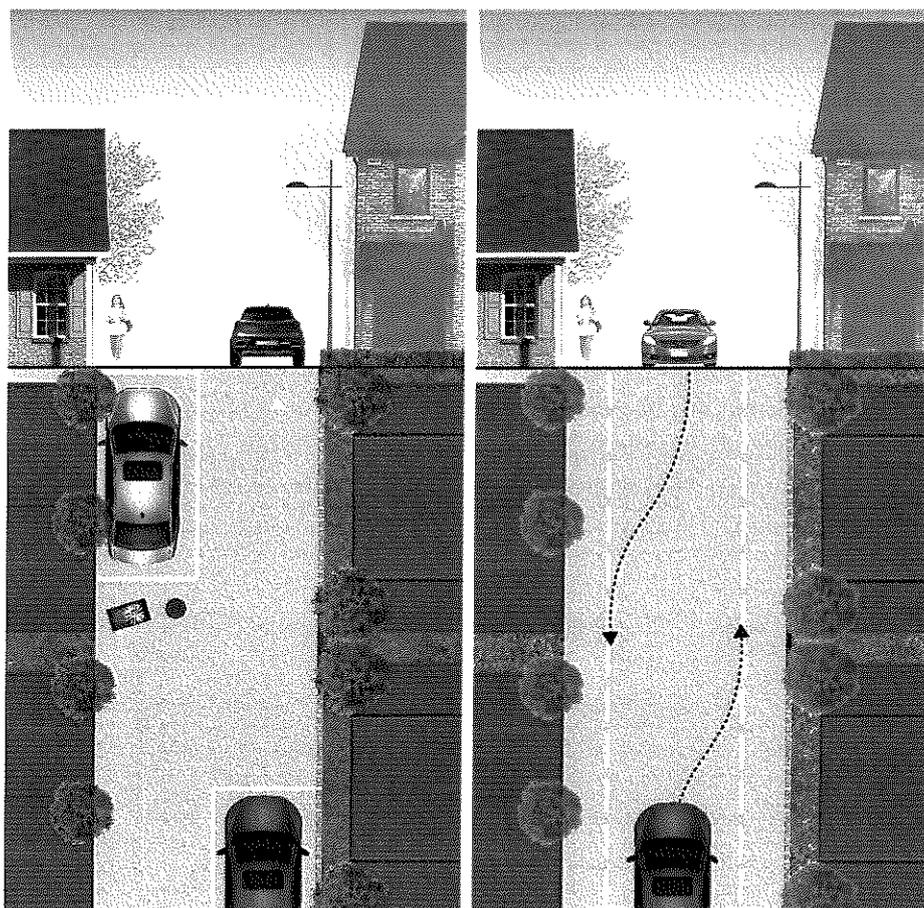


Fig. 58 Proposta de formalização de zonas de coexistência

**CI.06 – Reforço da fiscalização e implementação de medidas dissuasoras ao estacionamento ilegal**

O aumento progressivo da utilização do automóvel teve, como consequência natural, uma procura crescente por estacionamento, em especial nos locais próximos aos principais polos geradores de viagens. Esta situação tem também lugar nos locais de maior concentração residencial, em virtude de uma discrepância crescente entre o número de viaturas individuais e o número de lugares de estacionamento, quer na via pública quer em garagens.

Face à impossibilidade de alocar mais espaço para estacionamento, tem vindo a assistir-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. O estacionamento em segunda fila, no passeio, em ciclovias ou em baías de paragem de transporte público, tem vindo a tornar-se cada vez mais frequente, com impactos negativos na fluidez do tráfego, na operação do serviço de transporte público, na livre circulação pedonal e ciclável e, conseqüentemente, no aumento do risco de acidentes. Neste sentido, é fundamental agir sobre o estacionamento ilegal, segundo dois vetores de atuação.

Em primeiro lugar é necessário reforçar a implementação de barreiras físicas entre o espaço de circulação automóvel e o espaço destinado a outros modos. Estas barreiras podem ser materializadas através de pilaretes, floreiras ou mobiliário urbano.



Fig. 59 Exemplos de barreiras para impedir o estacionamento ilegal

Em segundo tem-se o reforço da fiscalização do estacionamento ilegal, de acordo com a aplicação do Código da Estrada, por meio das forças policiais.

As áreas alvo de atuação desta ação dizem respeito à mancha urbanizada do centro de Albergaria-a-Velha. Nestas áreas será necessária uma avaliação dos locais mais problemáticos com vista a dirigir as intervenções para os locais onde terão maior impacto. Durante o período de vigência deste PMUS estima-se que existirá potencial de intervenção numa média de duas localizações por ano, cada uma com uma média de 100m de desenvolvimento linear.

*Handwritten signatures and initials on the right margin, including 'ga', 'Jseba', and 'D. ...'.*

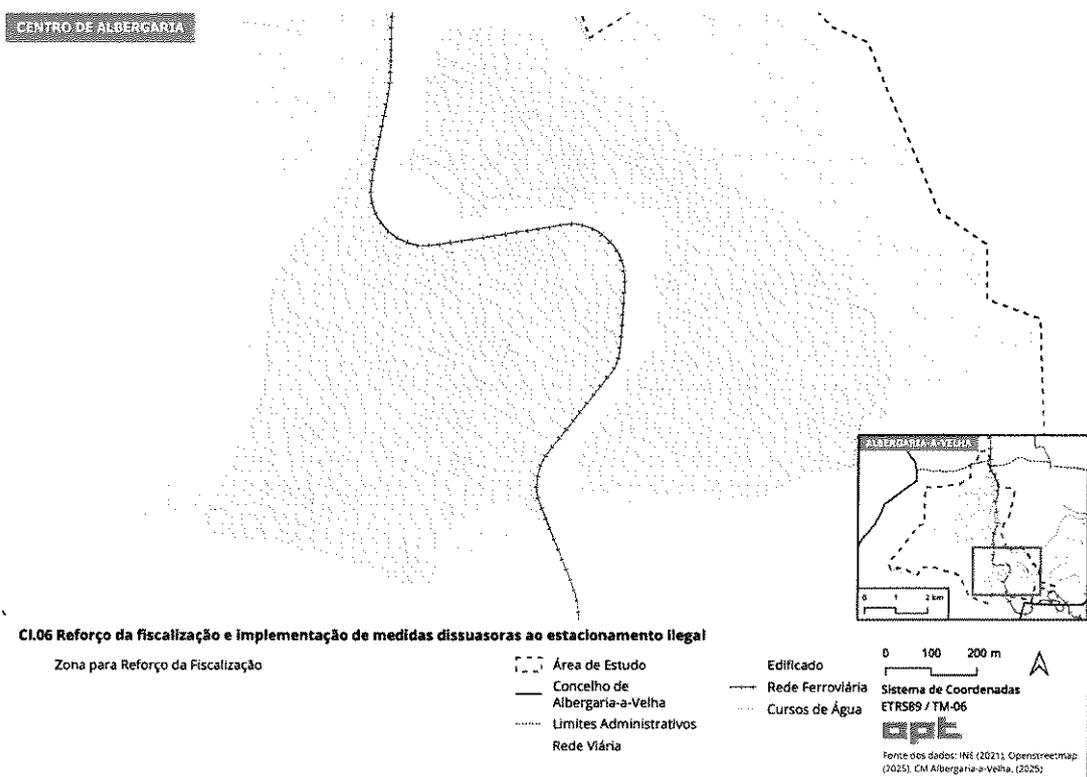


Fig. 60 Área de atuação do reforço sobre o estacionamento ilegal

Tab. 29 Faseamento da aplicação de medidas dissuasoras ao estacionamento ilegal

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Localizações a intervir (n.º)	2	3	5

Os locais caracterizados por passeios de maior largura terão, possivelmente, um carácter prioritário, dado que esta característica de desenho do espaço público é propícia a situações de estacionamento ilegal. Esta ação está também fortemente ligada à necessidade de reforço dos lugares de cargas e descargas dado que muitas das situações de estacionamento ilegal estão associadas a operações de logística urbana.

### CI.07 – Reforço da dotação e ajuste na oferta atual de lugares para cargas e descargas

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, existem espaços com carências identificadas a este nível.

Nos locais onde se verifique a inexistência ou a insuficiência de lugares para cargas e descargas, estas operações são realizadas através da paragem em segunda fila ou em cima do passeio. Para isto muito contribui a sobrelargura excessiva das faixas de rodagem, facto já visto anteriormente como incentivo para a prática de velocidades de circulação mais elevadas. Neste sentido, caso se promova uma redução gradual da largura das vias de circulação automóvel, com o objetivo de humanizar o espaço público, é fundamental acautelar as necessidades logísticas, sob o risco de aumentar os constrangimentos sobre o normal funcionamento do sistema viário.

No município de Albergaria-a-Velha é possível encontrar duas tipologias de soluções destinadas a comportar as operações de logística urbana na via pública: lugares de cargas e descargas e zonas de cargas e descargas. Enquanto o primeiro consiste em lugares demarcados e assinalados na via, o segundo compreende zonas ou ruas onde é possível parar/estacionar para carregar e descarregar mercadorias, sem que exista um ou mais lugares de estacionamento para essa finalidade.

Atualmente em Albergaria-a-Velha os lugares destinados a cargas e descargas concentram-se, maioritariamente, circunscrita ao centro do aglomerado de Albergaria-a-Velha, com 8 lugares em 2 zonas. Verifica-se que as duas zonas de estacionamento apresentam condições desadequadas, contribuindo, frequentemente, para situações de insegurança. Nessa medida, deve ser considerada a sua eliminação ou reformulação, de forma a garantir condições de segurança adequadas e funcionalidade do espaço público.

Além disso, o cruzamento dos lugares para cargas e descargas com os locais de concentração de atividade comercial, identificada através da tipologia de edificado, permite identificar a desarticulação entre ambos, em artérias como a Rua 1.º de Dezembro, o Largo 1.º de Dezembro, a Rua de Santo António, a EN16-2, a Av. Napoleão Luiz Ferreira Leão, a Rua 25 de abril e a Rua Prof. Egas Moniz, no aglomerado de Albergaria-a-Velha, mas também no aglomerado da Branca, em especial nas vias paralelas ao IC2.

Como tal, propõe-se o reforço da oferta de estacionamento para cargas e descargas em 11 localizações, executada através de sinalização, vertical e horizontal, específica para o efeito. Nestas zonas deverão ser avaliadas, em conjunto com os comerciantes locais, as necessidades logísticas, com vista à definição do número de lugares, bem como a sua localização. Este processo deverá, naturalmente, estender-se às imediações dos locais já atualmente servidos por lugares para cargas e descargas, com vista à sua possível redefinição.



Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature that appears to be 'Pinto', and several other initials and marks.

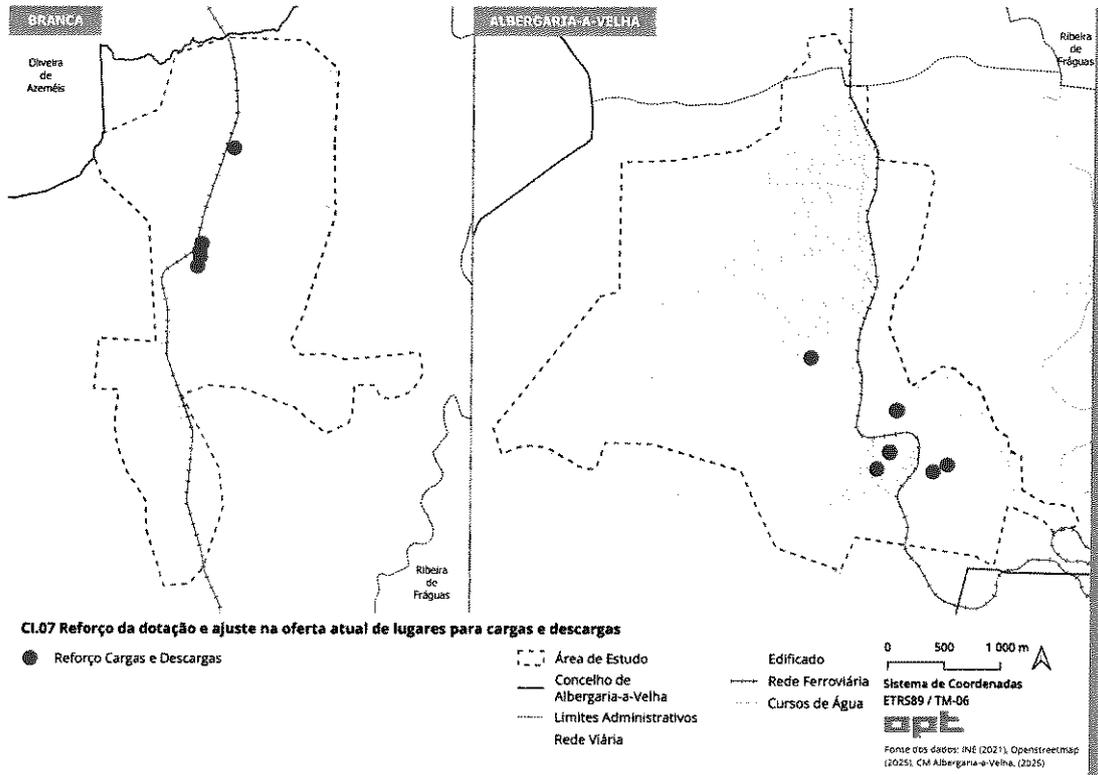


Fig. 61 Locais para o reforço da infraestrutura para cargas e descargas

Dado o baixo custo na introdução deste tipo de solução definiu-se a sua execução integralmente no curto prazo.

#### CI.08 – Definição de um plano para a circulação de pesados

A área de estudo concentra grande parte da sua atividade industrial num só local, a Zona Industrial de Albergaria-a-Velha. No entanto, é possível encontrar algumas empresas, em especial supermercados, dispersas pela área de estudo, com necessidades de abastecimento frequente por veículos pesados. A coincidência das rotas de abastecimento com arruamentos de cariz local, onde se pretende promover a acalmia de tráfego e a humanização do espaço público gera, naturalmente, potenciais situação de risco, em especial no centro de Albergaria.

A lógica dita que os pesados devem apenas circular nas vias que compõem a rede viária estruturante, projetada para maiores volumes de tráfego e possuindo características de desenho capazes de comportar estes veículos de maiores dimensões. Ao mesmo tempo, por norma, estes arruamentos não possuem solicitações pedonais significativas, reduzindo possíveis conflitos entre modos. A concentração da circulação de veículos pesados tem também um impacto positivo na gestão da infraestrutura, na medida em que apenas se torna necessário projetar um número reduzido de eixos com capacidade para suportar o maior desgaste provocado por esta tipologia de veículos.

Assim, propõe-se a elaboração de um plano para a circulação de pesados, que identifique e classifique os itinerários preferenciais para este tipo de veículos, assegurando a compatibilização entre as necessidades logísticas das empresas e os objetivos de segurança rodoviária e a humanização do espaço público. O plano deverá definir os eixos prioritários de circulação pesada, identificar os pontos críticos e os conflitos existentes, e propor medidas de mitigação adequadas, incluindo a limitação de acesso a determinadas zonas sensíveis.

A definição dos eixos restritos à circulação de pesados deve ser articulada com as ruas que passarão a integrar a rede de Zonas 30 ou de Zonas de Coexistência. Estas deverão ser, por princípio, restritas à circulação a veículos pesados, salvo exceções pontuais resultantes da existência de atividades com necessidades logísticas que se possam verificar. Esta restrição não abrange os veículos pesados de transporte de passageiros, veículos dos bombeiros ou de recolha de resíduos sólidos urbanos.

A elaboração de um plano desta natureza, deverá incluir uma campanha de auscultação alargada junto das associações industriais e das empresas com necessidades logísticas que se localizam no interior do território de Albergaria-a-Velha, com natural destaque para a Zona Industrial.



Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature that appears to be 'Pinto' and other smaller initials.

**CI.09 – Implementação de soluções *kiss & ride* junto aos estabelecimentos de ensino**

Os estabelecimentos escolares são, por norma, focos de conflito e de geração de congestionamento, em especial nos momentos próximos ao início e fim do dia letivo, dada a elevada afluência de veículos num reduzido período. A implementação de soluções *Kiss & Ride* na envolvente aos estabelecimentos de ensino é uma medida cada vez mais adotada em Portugal. Consistindo na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher estudantes rapidamente, é possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de paragem, reduzindo o tempo de procura de lugar e a incidência do estacionamento ilegal e, conseqüentemente, aumentando a fluidez de trânsito. Ao mesmo tempo, este tipo de soluções tem um impacto positivo na sinistralidade, na medida em que a redução do número de veículos parados na via aumenta a visibilidade dos peões e reduz o risco de atropelamento.



Fig. 62 Exemplo de *Kiss & Ride* na Escola Secundária Carolina Michaëlis, Porto

Dada a eficácia comprovada das soluções de *Kiss & Ride*, esta ação propõe a sua aplicação em quatro equipamentos escolares no território de Albergaria-a-Velha. 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 priorizados os estabelecimentos do 1º ciclo na dotação de lugares por aluno, dada a menor autonomia dos alunos e, como tal, maior dependência dos encarregados de educação nas deslocações de e para a escola.

São propostos *Kiss & Ride's* em quatro localizações sendo elas a Escola Básica de Albergaria-a-Velha (Boaventura), Escola Básica da Avenida, Escola Básica de Laginhas (Branca) e ainda a EB 2/3 da Branca (JOBRA). Para as outras escolas na área de atuação do PMUS não foram propostas este tipo de soluções por se considerar que não existem condições nas respetivas vias para a sua implantação.

Tab. 30 Calendarização da implementação de Kiss & Ride

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Kiss & Ride implementados (n.º)	4	0	0

Esta reorganização do espaço público tem custos relativamente reduzidos, com base em marcações no pavimento e de sinalização vertical. Contudo, a implementação eficaz deste tipo de soluções exige planeamento, comunicação clara das regras e fiscalização adequada, para obter os resultados desejados. A presença de forças de segurança, ou de profissionais da escola pode ser necessária nos primeiros dias ou semanas, para que as pessoas se habituem a cumprir as regras, nomeadamente o cumprimento dos tempos de paragem.

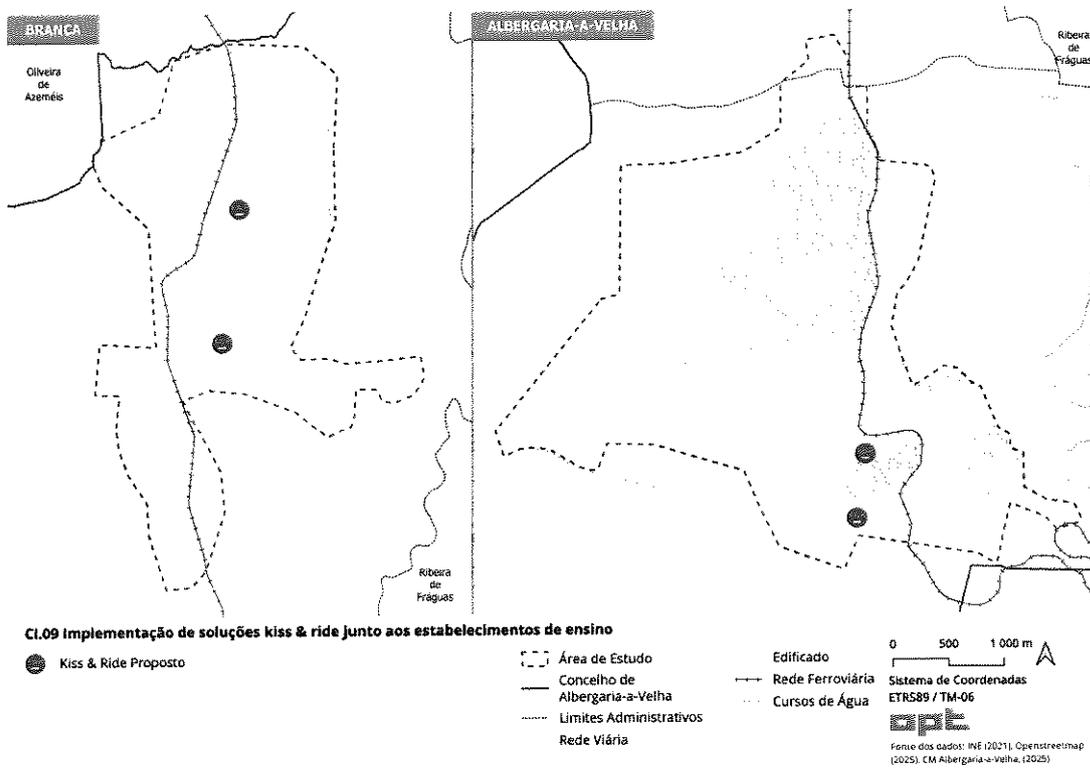


Fig. 63 Localizações a implementar soluções Kiss & Ride

Também é importante que a solução *Kiss & Ride* seja avaliada regularmente para garantir a sua eficácia. As escolas poderão auscultar os pais e encarregados de educação, para obter *feedback* sobre a solução e identificar eventuais oportunidades de melhoria. A implementação desta solução deve ser vista como uma prioridade por todos os envolvidos no setor educativo, para garantir um ambiente seguro e saudável para alunos, e profissionais de ensino. Uma ação deste tipo pode ser incluída no âmbito dos Planos de Mobilidade Escolar, enquadrados na ação SU.09, que contempla um conjunto de medidas articuladas e facilita a sua monitorização.

### CI.10 – Execução do Projeto da Circular Sul de Albergaria

Apesar de no âmbito da promoção da mobilidade sustentável ser desaconselhado o investimento em nova infraestrutura viária, por funcionar como um incentivo extra à utilização do automóvel, este tipo de ações poderá assumir um papel determinante na concretização de uma estratégia de ordenamento territorial, desde que devidamente ponderado. Enquadra-se neste âmbito a execução da nova Circular Sul de Albergaria, por possibilitar a redução da necessidade de atravessamento do centro e, como tal, reduzir a pressão automóvel neste território central, onde os modos ativos deverão ter primazia.

O traçado deste eixo remonta à década de 1990 e, atualmente, o município de Albergaria-a-Velha assume a reativação do seu desenvolvimento como um dos seus objetivos estratégicos, considerando esta via, já prevista no Plano Diretor Municipal, um elemento estruturante do ordenamento e crescimento urbano. A concretização desta infraestrutura é também encarada como uma oportunidade para reforçar a coesão territorial, melhorar a acessibilidade, promover a habitação e qualificar do espaço urbano.

Esta circular, com uma extensão de cerca de 900 metros, estabelecerá a ligação entre o IC2, no final da Rua Comendador Augusto Martins Pereira e a Rua 25 de Abril, na Escola Básica Boaventura, criando efetivamente um bypass de todo o centro de Albergaria nas deslocações entre a EN16-2 e a restante rede viária estruturante. No âmbito deste PMUS propõe-se o desenvolvimento do projeto de execução desta via, abrindo as portas para a sua futura execução.

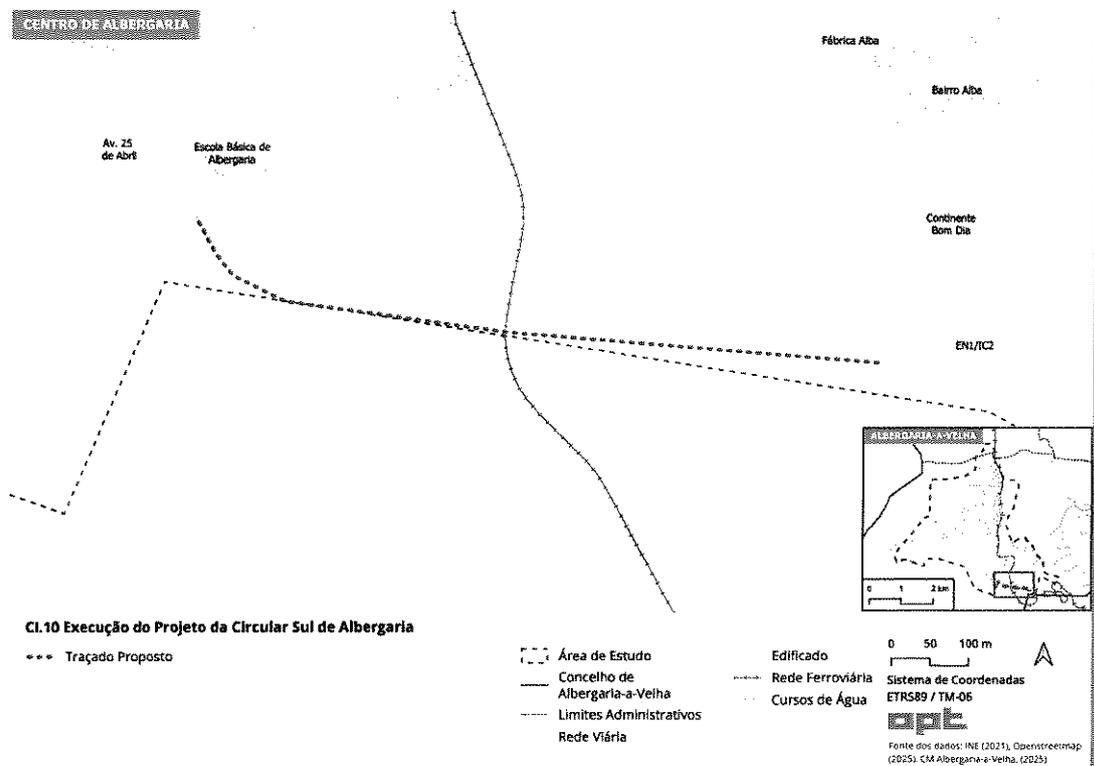


Fig. 64 Traçado proposto para a Circular Sul de Albergaria-a-Velha

**CI.11 – Reforço da infraestrutura de carregamento elétrico**

O aumento consistente, ao longo dos últimos anos, 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.

Do ponto de vista social, o reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos é importante porque torna a mobilidade elétrica mais acessível e conveniente para um número maior de pessoas, especialmente aquelas que não têm a possibilidade de carregar os seus veículos em casa ou no emprego. A disponibilidade de infraestrutura para os visitantes e turistas é também relevante, sendo que para estes casos a implementação de carregadores rápidos dará melhor resposta às necessidades. No que concerne ao fator económico, o reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos pode gerar oportunidades de negócio e de emprego na indústria de energia renovável e em outras áreas relacionadas com a mobilidade elétrica, como a produção de carregadores elétricos, na qual a indústria nacional já disponibiliza várias soluções.

Aquando da realização do diagnóstico, o município de Albergaria-a-Velha dispunha de 13 postos de carregamento elétrico em funcionamento, sendo que está proposta a sua expansão em 4 novas localizações, duas no aglomerado de Albergaria-a-Velha e duas no aglomerado da Branca, propondo-se a sua instalação a curto prazo.

Já a médio prazo propõe-se o reforço de potência em 7 localizações, a maioria no aglomerado de Albergaria-a-Velha.

Tab. 31 Calendarização do reforço da infraestrutura de carregamento elétrico

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Novos postos (n.º)	4	0	0
Postos existentes com reforço de potência (n.º)	0	7	0

*[Handwritten signatures and notes on the right margin]*

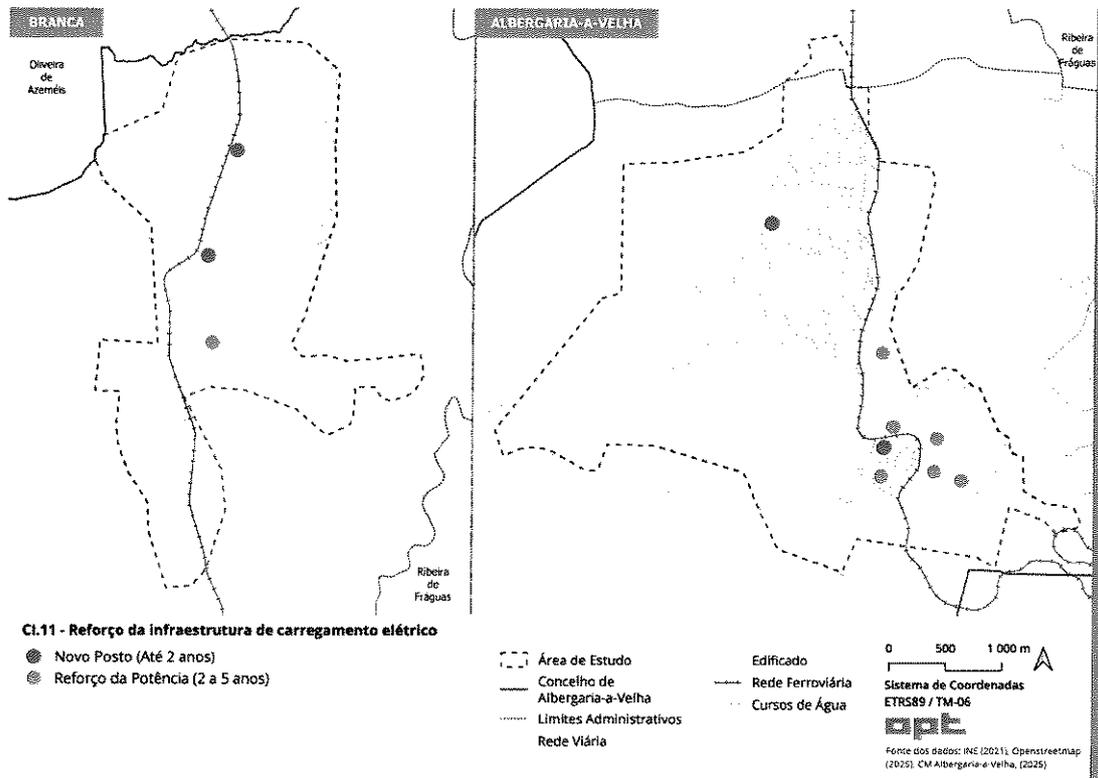


Fig. 65 Abrangência territorial do reforço da infraestrutura de carregamento elétrico

### CI.12 – Criação de regulamentação para a operação logística no município

Apesar de, atualmente, grande parte da cadeia de produção ocorrer fora das áreas urbanas, a atividade logística é um elemento fundamental no funcionamento do sistema urbano. Outrora resultante apenas da combinação das necessidades de abastecimento por parte das atividades comerciais e industriais, atualmente com o aumento das vendas no comércio eletrónico uma grande percentagem da atividade logística tende a ser feita em pequenas quantidades e servindo o espaço urbano com uma frequência elevada.

Ao mesmo tempo, a falta de regulação das operações logísticas tem um impacto significativo no bom funcionamento do sistema de mobilidade. O município de Albergaria-a-Velha não dispõe, atualmente, de regulamentação específica para esta atividade, pelo que a mesma se processa de acordo com o cumprimento do código da estrada. Esta regulamentação não deve cingir-se à definição de locais específicos para o efeito, os chamados lugares para cargas e descargas, mas sim servir de base legal para os seguintes elementos:

- Área de atuação do regulamento, com destaque natural para o território do centro da cidade;
- Horários para as operações logísticas, em especial daquelas com necessidades de veículos de maiores dimensões;
- Duração do estacionamento, devendo ser acauteladas as necessidades de certas tipologias de estabelecimentos, como é o caso dos supermercados;
- Possibilidade de restrição a veículos pesados;
- Possibilidade de restrição a veículos mais poluentes;
- Definição de regras para a criação de novos lugares para cargas e descargas, definindo os procedimentos a adotar pelos requerentes.

Após a aprovação deste Regulamento, deverá ser reforçada a fiscalização sobre o seu cumprimento, com o objetivo de maximizar os benefícios resultantes desta regulamentação.



### CI.13 – Criação de um parque TIR

O diagnóstico deste PMUS identificou algumas questões de relevo relacionadas com a circulação e/ou estacionamento de veículos pesados, sobretudo na Zona Industrial de Albergaria-a-Velha.

Face à inexistência de alternativas para estacionamento dos veículos pesados, os mesmos acabam por se acumular, em especial na berma dos arruamentos da Zona Industrial, potenciando situações de insegurança, sobretudo para os peões e ciclistas.

Neste momento existe um compromisso da Câmara Municipal com um promotor privado no âmbito do licenciamento de um posto de abastecimento de combustíveis a instalar no Lugar da Vista Alegre, na Zona Industrial de Albergaria-a-Velha. Este compromisso estabelece que a empresa se compromete a construir um Parque TIR com capacidade para 19 lugares, como condição para a obtenção da licença de construção do posto de abastecimento. Atualmente, o processo encontra-se na fase de audiência prévia para aceitação das condições do licenciamento.

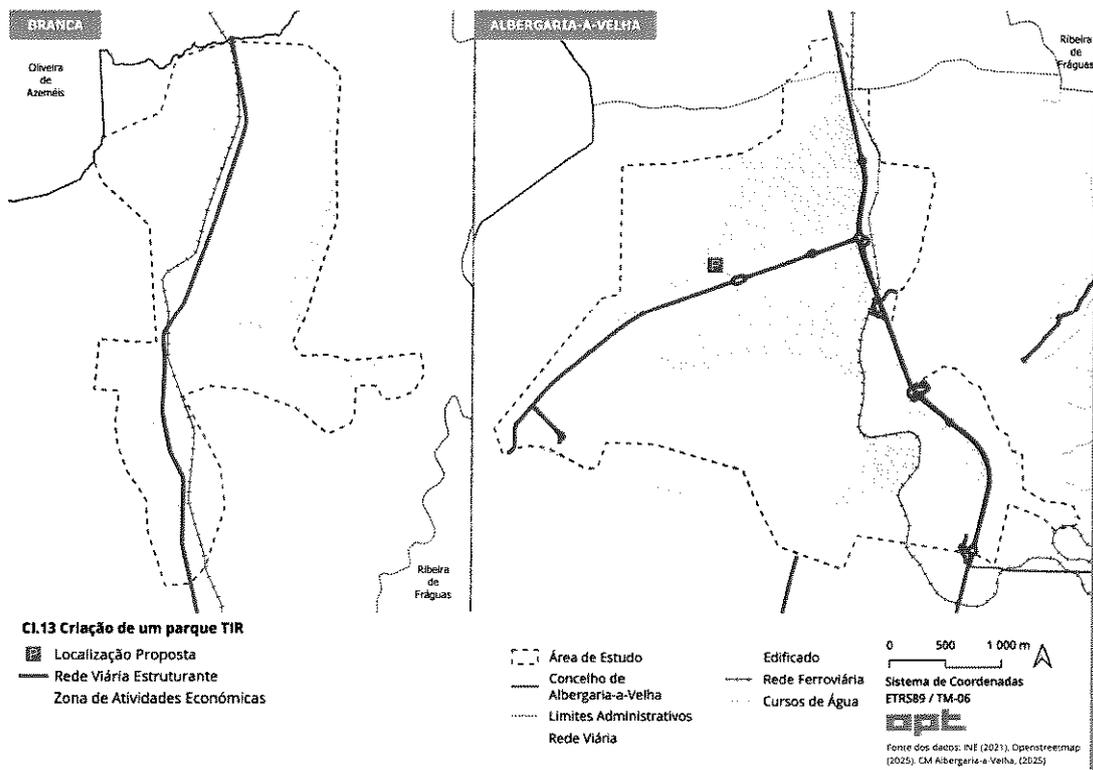


Fig. 66 Localização proposta para o parque TIR

Localizado no limite da zona industrial de Albergaria-a-Velha e diretamente servido pela rede viária estruturante, esta infraestrutura oferecerá melhores condições para a permanência deste tipo de veículos, reduzindo o impacto associado ao seu estacionamento.

CI.14 – **Elaboração de um estudo para a revisão da sinalização rodoviária**

A sinalização rodoviária é um elemento essencial para a organização da circulação, a segurança viária e a gestão da infraestrutura. Na área em estudo deste PMUS encontram-se diversas situações de incongruência, ausência ou redundância de sinalização, com impacto negativo na legibilidade do espaço público e no comportamento dos utilizadores da via.

Estes problemas, frequentemente decorrentes de intervenções pontuais e não articuladas, comprometem a eficácia da sinalização e dificultam a leitura do ambiente rodoviário, podendo originar situações de risco, sobretudo em contextos urbanos onde se pretende promover a acalmia de tráfego e a coexistência entre modos.



Fig. 67 Exemplos de incongruências na sinalização vertical na área de estudo

Neste sentido propõe-se a elaboração de um estudo de revisão da sinalização rodoviária existente na área de estudo, com o objetivo de eliminar sinalização redundante, corrigir incoerências e colmatar lacunas. O estudo deverá incluir o levantamento detalhado da sinalização vertical e horizontal, a identificação de pontos críticos e a definição de um conjunto de intervenções de correção e reforço da sinalização, de acordo com as características das vias e os objetivos definidos para cada zona.

Esta ação reveste-se de particular importância no contexto da implementação de zonas 30 e de coexistência, que exigem sinalização clara, coerente e visível, e deverá articular-se com outras medidas previstas neste plano. Dada a sua representatividade e a dependência que cria para a viabilização de outras ações do plano, esta medida deverá ser executada no curto prazo.

*Handwritten signatures and initials:*  
 Top: A stylized signature.  
 Middle: A signature that appears to read "Frederico".  
 Below: A signature that appears to read "P. Santos".  
 Below: The initials "MS".  
 Below: The initials "CJ".  
 Bottom: A single letter "A".

### CI.15 – Atualização da frota do município para veículos de emissões reduzidas

Com a crescente consciencialização da 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 de baixas emissões é uma iniciativa importante para reduzir a pegada de carbono da mobilidade. Esta medida envolve a substituição gradual dos veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos de emissões reduzidas. Atualmente, os veículos a propulsão elétrica apresentam um nível de maturidade mais elevado, comparativamente a outras soluções, como o hidrogénio, pelo que se apresenta como a solução mais viável a curto e médio prazo.

A importância da atualização da frota municipal recai sobre várias temáticas, sendo a mais importante a qualidade ambiental. Com a redução das emissões de gases de efeito estufa e de poluentes atmosféricos, a qualidade do ar melhora significativamente, reduzindo o impacto das mudanças climáticas, e diminuindo os riscos de doenças respiratórias e outros problemas de saúde relacionados com a poluição atmosférica. Os veículos desta tipologia são também mais silenciosos, o que se traduz na redução da poluição sonora e na melhoria do conforto urbano.

Ao longo dos últimos anos a autarquia tem vindo a renovar a sua frota municipal, entre novas viaturas elétricas ou híbridas, ao ritmo médio de duas aquisições por ano. Pretende-se que este PMUS represente a continuidade desta estratégia.

Tab. 32 Calendarização da aquisição de viaturas de emissões reduzidas

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Viaturas a adquirir (n.º)	3	3	5

Do ponto de vista económico, a renovação da frota municipal para veículos de emissões reduzidas pode traduzir-se na redução de custos operacionais, fruto da maior eficiência energética, e de manutenção. Por fim, a atualização da frota municipal pode também ser vista como uma forma de liderança e de exemplo para a sociedade em geral. Ao adotar esta medida, o município demonstra o seu compromisso com a sustentabilidade e a responsabilidade ambiental, e pode inspirar outras empresas e organizações a seguir o mesmo caminho, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida nas cidades e para a construção de um futuro mais sustentável.

### 3. Fichas de Ação

#### 3.1 Enquadramento das Fichas de Ação

Como forma de sistematizar toda a informação constante neste relatório, bem como apresentar alguma informação adicional específica a cada uma das ações, este relatório é acompanhado de um volume anexo onde são apresentadas as diferentes fichas de ação.

As fichas de ação apresentam uma estrutura simples, mas homogénea, com o objetivo de servir como referência para cada ação a implementar. O seu conteúdo representa, assim, a sua redação e contextualização mais recentes podendo, naturalmente, ser sujeitas a alterações em virtude de processos futuros de atualização deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. Resumindo, de forma objetiva, os principais elementos de cada ação serão apresentados num documento anexo a este relatório. As fichas de ação seguem uma estrutura homogénea, contendo os seguintes elementos:

- **Prioridade**

Sabendo que as ações desenvolvidas neste plano possuem graus de importância distintos para a concretização dos objetivos, é fundamental providenciar orientações sobre quais as que adquirem maior grau de prioridade, para priorizar a atuação do município. Desta forma, foi definida uma escala de três níveis.

- **Contextualização e descrição**

Este espaço descritivo destina-se a enquadrar o âmbito de ação, estando dividida em duas parcelas. A primeira diz respeito à contextualização da problemática em causa, descrevendo o status e, de certa forma, justificando a necessidade de atuação. Já a segunda parcela descreve, de forma breve, o âmbito da atuação com o objetivo de dar resposta aos objetivos pretendidos.

- **Resultados esperados**

Esta secção destina-se a descrever os diferentes resultados que podem advir de uma determinada ação, podendo incluir diversos âmbitos.

- **Faseamento**

O primeiro bloco de implementação constitui os primeiros dois anos após a sua entrada em vigor. Assim, neste período deverão ser implementadas e concluídas todas as medidas de fácil aplicação, destacando-se a maioria dos estudos e planos estratégicos, e preparadas as ações de maior complexidade.

De acordo com as diretrizes da Comissão Europeia, onde se defende que os PMUS deverão ser atualizados a cada 5 anos, entende-se que o segundo bloco de implementação termine após 5 anos da entrada em vigor do documento. Neste período é expectável que se consolide uma percentagem significativa das intervenções no território e que se materializem a maioria das previsões.



Naturalmente que existem ações que exigem um longo período de implementação, seja pela necessidade de planificação, articulação entre entidades, avaliação setorial ou pela necessidade de obtenção de financiamento. Ao mesmo tempo, ao fim de 10 anos, o PMUS estará presumivelmente desatualizado e necessitará de substituição. Desta forma, o terceiro bloco agrega todas as ações de longo prazo que se enquadrarão dentro da vigência do PMUS, não obstante a possibilidade de, pelo seu carácter estratégico, produzirem alterações para além deste período.

- Indicadores e metas

As metas evidenciam objetivos concretos e tangíveis que deverão ser alcançados no final do prazo considerado para implementação desta estratégia (10 anos). Estas podem ser contabilizadas através de índices, valores ou percentagens, preferencialmente em comparação com um valor base.

- Entidades Intervenientes

Apesar de caber ao município a coordenação da estratégia proposta neste PMUS, bem como a execução de grande parte das ações, é importante reconhecer a importância dos diferentes agentes com influência direta ou indireta na sua implementação.

- Conta Pública

Nesta secção incluem-se todos os custos decorrentes da implementação das diferentes ações do PMUS, sendo essencial que o somatório esteja em linha de conta com os recursos financeiros disponíveis. Os fundos necessários podem ter origem quer no orçamento autárquico destinado às questões de mobilidade, quer através de fundos comunitários ou nacionais. O cálculo do investimento necessário para as diferentes ações partiu da experiência da equipa técnica no desenvolvimento de projetos semelhantes.

- Dependência das ações

Dada a complexidade desta temática é expectável que grande parte das ações se inter-relacionem entre si. Certas ações apresentarão um carácter estrutural, pelo que assumirão uma relação de antecedência relativamente a outras. Por outro lado, outras ações desenvolver-se-ão, idealmente, em paralelo, estabelecendo verdadeiras relações de interdependência.

- Âmbito territorial

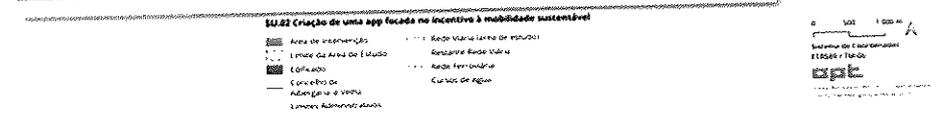
A representação do âmbito territorial de cada uma será feita através de cartografia, detalhando aspetos como a área de abrangência e o faseamento.

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EXEO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Medida	Nº	SU.02
<b>AÇÃO</b>	SU.02 Criação de uma app focada no incentivo à mobilidade sustentável				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A transformação digital está a reformular os sistemas de mobilidade urbana, proporcionando novas formas de gestão, planeamento e envolvimento cívico. Em Albergaria-a-Velha, o uso de tecnologia e uma oportunidade para promover escolhas de mobilidade mais sustentáveis, seguras e inclusivas, através de uma ferramenta que integre multi-plas funcionalidades num só canal. Aplicações móveis como Citymapper, Strava, Wheelmap ou BlindSquare demonstram como é possível combinar planeamento, acessibilidade e participação cidadã, criando experiências personalizadas e interativas. Neste sentido, a criação de uma app municipal representa um passo estratégico para aproximar o sistema de mobilidade dos seus utilizadores, promovendo o uso de modos ativos e coletivos e facilitando o acesso a informação.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de uma aplicação móvel integrada, centrada na mobilidade sustentável, com funcionalidades específicas para diferentes modos de transporte comunitários, bicicleta e transporte público. A app incluirá informações em tempo real (horários, lotação, trajetos), mapas colaborativos de acessibilidade, sugestões de percursos seguros e personalizados, navegação assistida para pessoas com deficiência e ferramentas de participação cidadã para reportar obstáculos ou sugerir melhorias.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Alteração dos hábitos de mobilidade da população, tornando-os mais sustentáveis. Melhoria da informação e da experiência do utilizador. Promoção da inclusão e acessibilidade nas deslocações.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Disponibilização da app para a mobilidade sustentável	90%
DE 2 A 5 ANOS	Atualização da app e acompanhamento de resultados	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização da app e acompanhamento de resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Nº de downloads	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Acompanhamento do nº de downloads da plataforma
META(S)	
Nº crescente de downloads da app	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Criação da app	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	
META(S)	
App Criada	



Handwritten signatures and notes on the right side of the page.

Fig. 68 Exemplo de ficha de ação

## 4. Operacionalização

### 4.1 Gestão

A operacionalização deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável depende da existência de uma estrutura de gestão capaz de articular as responsabilidades e capacidades técnicas dos diferentes intervenientes. Para tal, propõe-se a criação de uma estrutura de gestão do plano articulada em dois níveis: a Comissão Executiva, que enquadrará os intervenientes da esfera de governação (política) e uma Equipa Técnica de Trabalho (operacional) que assumirá uma postura operativa.

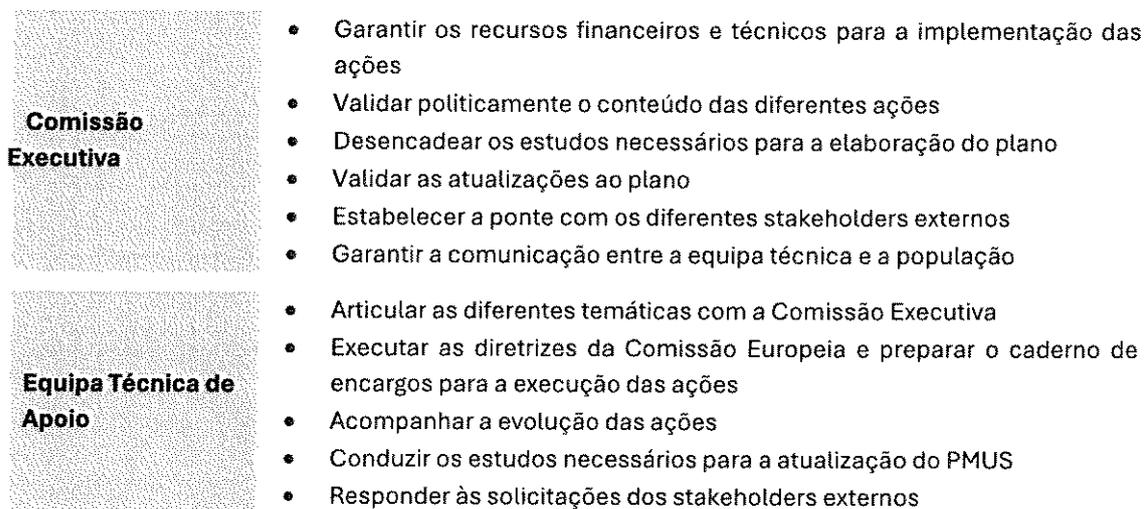


Fig. 69 Estrutura de Gestão do PMUS

Para além destas duas estruturas, que se materializam dentro da esfera do município, é importante recordar que as cidades são construídas para aqueles que a utilizam e não apenas para aqueles que a governam em determinada altura. A inclusão das opiniões, das perspetivas e do conhecimento local dos diversos intervenientes no sistema urbano e de mobilidade permitem, não só salvaguardar as boas relações entre o município, os agentes locais e a sociedade civil, mas ao mesmo tempo garantir a construção de estratégias mais eficazes, enquanto se promove a corresponsabilização de todos.

Esta incorporação é conseguida através de mecanismos de participação pública, entendidos atualmente como um dos principais desígnios de um procedimento de planeamento transparente e inclusivo. Para além das sessões de participação pública que contribuem e acompanham o próprio desenvolvimento deste plano, é fundamental garantir a continuidade deste mecanismo durante a sua vigência.

## 4.2 Participação Pública

A participação pública pode ocorrer em diferentes níveis, com distintos graus de interação. Assim, tem-se num dos extremos um processo mais passivo, onde o cidadão apenas é informado das decisões, e no outro extremo um conjunto de procedimentos onde o cidadão participa ativamente nas decisões.



Fig. 70 Níveis de participação pública

Assim, no primeiro nível, informação, tem-se um processo exclusivamente unidirecional, destinando-se meramente a informar os munícipes das estratégias adotadas ou a adotar e das problemáticas onde atuar. É o nível onde a participação é menos ativa.

No segundo nível, auscultação e consulta, promove-se um processo bidirecional entre a administração local e a população. Por norma, a população é representada através de grupos pré-definidos de acordo com interesses e áreas de atuação na sociedade, como as forças de segurança, ensino e saúde, comércio, entre outros. Os procedimentos de interação podem ser variados, desde workshops, conferências, grupos de trabalho e 'focus groups'.

O terceiro e último nível, participação ativa, é caracterizado pela multidirecionalidade, promovendo a colaboração direta entre os diferentes participantes, em mesas redondas ou grupos de trabalho, e sem a necessidade de inclusão dos decisores municipais em todo o processo, tendo como auxílio metodologias ativas que contruem e conduzem a participação e escuta.

Os níveis mais elevados produzem resultados mais robustos, com a contrapartida de aumentar os custos e o tempo, necessários para a elaboração do plano. Ao mesmo tempo, é importante ter em conta o risco acrescido de conflitos e de opiniões divergentes, podendo conduzir a injustiças entre os grupos e a um decréscimo de credibilidade dos decisores municipais.

Este PMUS foi desenvolvido com base no terceiro nível de participação pública, promovendo o envolvimento ativo da população na identificação de problemas e na

construção coletiva de soluções. Recomenda-se que, nas próximas fases de implementação, as ações de participação pública sejam realizadas de forma recorrente, preferencialmente com periodicidade anual, assegurando que a população acompanhe a execução do plano e possa contribuir com novas leituras e ajustes. Estas sessões devem incluir a apresentação clara dos custos, objetivos e cronogramas das ações previstas, bem como a disponibilização dos resultados já alcançados. Para garantir um debate qualificado e representativo, é essencial contar com facilitadores que assegurem a escuta ativa, a equidade das vozes participantes e a análise crítica dos impactos positivos e negativos de cada medida. Além disso, os resultados de cada ciclo de participação devem ser amplamente divulgados, permitindo retroalimentar o processo e reforçar a legitimidade e a relevância do PMUS ao longo do tempo.

#### 4.3 Avaliação de Impactos e Monitorização

Dada a natureza dinâmica do sistema de mobilidade é sensato possibilitar intervenções com medidas corretivas sem ser necessário esperar pela concretização plena da estratégia, que só ocorreria após o término do período de vigência do PMUS. Desta forma, é fundamental definir um Sistema de Monitorização, que permita acompanhar a evolução do sistema de mobilidade, justificando tecnicamente todas as alterações necessárias. Essa é, aliás, uma das boas práticas da gestão da mobilidade urbana.

Associados aos sistemas de monitorização estarão diferentes métricas concretas com o objetivo de permitir avaliar o cumprimento dos resultados atingidos, bem como do método de avaliação associado. Este processo deve também ser flexível de forma a acomodar possíveis alterações aos objetivos estratégicos, em linha com o processo de revisão do PMUS. De forma sintética, os principais objetivos da monitorização de PMUS apresentam-se na tabela seguinte.

<b>Acompanhamento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medir os progressos da implementação das ações propostas</li> <li>• Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas</li> <li>• Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano</li> </ul>
<b>Gestão do PMUS e apoio à decisão</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produzir relatórios de acompanhamento que permitam identificar a necessidade de desenvolver medidas corretivas</li> </ul>
<b>Aprendizagem e melhoria na atuação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observar os resultados da estratégia desenvolvida sobre os principais indicadores de resultado</li> <li>• Comparar os resultados obtidos com o desempenho em contextos semelhante</li> </ul>
<b>Comunicação e participação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborar conteúdos destinados à Comissão Executiva, aos diversos parceiros/ atores e à população sobre os resultados obtidos</li> <li>• Recolher informações sobre as medidas executadas</li> </ul>

Fig. 71 Principais objetivos da monitorização

Fonte: adaptado de IMTT, 2011

A estratégia a implementar neste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável estará plasmada em diferentes fichas de ação, onde se detalharão elementos como custos, fontes de financiamento e calendarização. Simultaneamente, nelas estarão vertidos os principais aspetos do sistema de monitorização e da avaliação de impactos.

De forma a implementar com sucesso o sistema de monitorização é essencial a produção de relatórios ou pareceres periódicos (Relatórios do Estado da Mobilidade Urbana), permitindo acompanhar a evolução da implementação do PMUS. Estes serão apresentados à Assembleia Municipal. A periodicidade destes momentos de avaliação deverá estar em linha com o modelo de avaliação definido nas diferentes fichas de ação, embora seja recomendável que os mesmos sejam elaborados a cada 2 anos, e onde conste a avaliação dos indicadores associados a cada ficha. A implementação e a monitorização do PMUS devem, assim, ocorrer em simultâneo, dada a forte relação entre ambas.

O município deverá assim, constituir uma equipa técnica com o objetivo de assegurar a coordenação e acompanhamento do PMUS, articulando os recursos internos e as equipas municipais responsáveis. Esta equipa técnica integrará o observatório da mobilidade, que poderá constituir-se como uma estrutura formal ou informal no interior da estrutura orgânica do município.

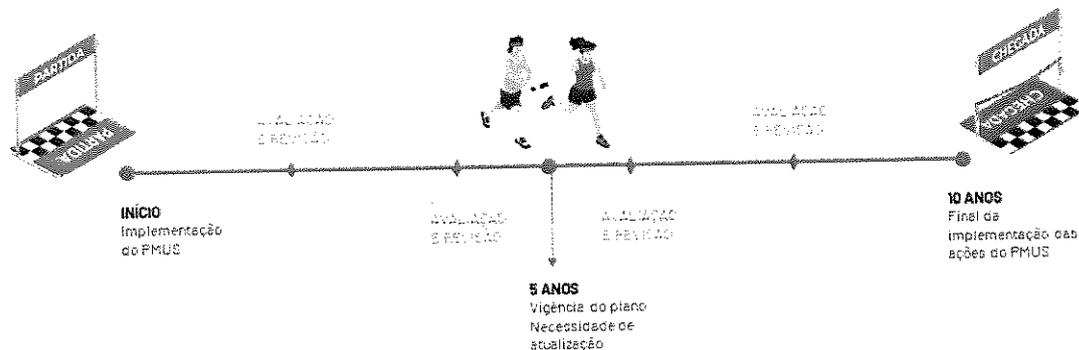


Fig. 72 Esquemática do cronograma de monitorização do PMUS

A definição de um compromisso com metas sem referenciais de partida, nem dados estatísticos oficiais implicam um esforço acrescido na recolha inicial, mas que são essenciais para a materialização do sistema de monitorização. A escolha dos indicadores deve também ter em consideração os princípios de racionalidade económica e operativa, a nível de custos e de tempo necessários para a sua recolha, mas também ao nível da complexidade dos procedimentos de recolha e da interpretação posterior dos resultados.

A recolha de informação nestes momentos intermédios, dada a complexidade e diversidade de indicadores e métricas, exigirá a combinação de diferentes métodos, com destaque para as ferramentas de catalogação e georreferenciação, designadamente os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), permitindo a integração numa base de dados unificada, e as tecnologias de informação e comunicação.

*[Handwritten signatures and marks on the right margin]*

A cada ação encontra-se associado pelo menos um indicador de concretização e meta respetiva, que poderá ser de natureza qualitativa, por norma nas ações que dizem respeito à elaboração de estudos, ou de natureza quantitativa, nas ações associadas à execução de obra.

Tab. 33 Indicadores de concretização a monitorizar e metas (eixos SU e MA)

Ação	Indicador	Meta (2035)
SU.01	Definição do branding	Sim
	Nº de publicações realizadas	120
	Nº de eventos realizados na Semana Europeia da Mobilidade	10
	Nº de conferências realizadas	10
SU.02	Criação da app	Sim
	Nº de downloads	Crescente
SU.03	Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	Sim
SU.04	Nº de momentos de inquérito à população realizados	10
SU.05	Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	Sim
SU.06	Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	Sim
SU.07	Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	Sim
SU.08	Elaboração do plano	Sim
SU.09	Nº de planos elaborados	2
SU.10	Nº de contadores instalados	18
SU.11	Nº de medidores instalados	8
SU.12	Nº de sessões realizadas	5
SU.13	Implementação programa	Sim
	Nº de empresas aderentes	Crescente
MA.01	Elaboração do plano	Sim
MA.02	Extensão dos passeios criados (km)	20
	Extensão dos passeios criados (km)	10
MA.03	Nº de passadeiras semaforizadas implementadas	8
	Nº de semáforos implementados em atravessamentos existentes	6
	Nº de locais sujeitos à instalação de vedação	1
MA.04	Nº de projetos implementados	1
MA.05	Nº de projetos implementados	3
MA.06	Extensão da rede ciclável executada (km)	34
MA.07	Nº de pontos de estacionamento criados	12
MA.08	Nº de postos eMOBA instalados	6
	Nº de utilizadores do eMOBA	Crescente
MA.09	Implementação do sistema	Sim
MA.10	Nº de elementos de sinalética instalados	26
MA.11	Implementação do regulamento	Sim
	Nº de Infrações registadas por ano	Decrescente
MA.12	Nº de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	10
	Nº de estudantes utilizadores dos modos ativos nos movimentos pendulares no concelho	1 000

Tab. 34 Indicadores de concretização a monitorizar e metas (eixos TP e CI)

Ação	Indicador	Meta (2035)
TP.01	Produção quilométrica anual na linha 16	Crescente
	Nº de passageiros transportados anualmente na linha 16	Crescente
TP.02	Produção quilométrica anual da Busway	Crescente
	Nº de passageiros transportados anualmente pela Busway	Crescente
TP.03	Nº de inquéritos de satisfação realizados	5
	Nível de satisfação dos utilizadores de Transporte Público	Crescente
TP.04	Produção quilométrica anual do Albus	Crescente
	Nº de passageiros transportados anualmente pelo Albus	Crescente
TP.05	Nº de abrigos instalados	8
	Nº de postaletes instalados	13
TP.06	Nº de hubs da mobilidade instalados	1
TP.07	Nº de painéis instalados	3
TP.08	Nº de paragens intervencionadas	5
	Nº de apeadeiros desativados	2
TP.09	Nº de apeadeiros criados	2
	Nº de estações e apeadeiros intervencionados	2
TP.10	Desenvolvimento do estudo	Sim
TP.11	Nº de campanhas de incentivo à utilização do transporte público	10
CI.01	Elaboração da classificação hierárquica da infraestrutura	Sim
	Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	Sim
CI.02	Atualização do plano	Sim
CI.03	Nº de lombas redutoras de velocidade instaladas	14
	Nº de passadeiras sobrelevadas instaladas	1
CI.04	Extensão da rede convertida em zona 30 (km)	23
CI.05	Extensão da rede convertida em zona de coexistência (km)	9
CI.06	Nº de localizações intervencionadas	10
	Nº de infrações registadas por ano	Decrescente
CI.07	Nº de localizações intervencionadas	5
	Nº de infrações registadas por ano	Decrescente
CI.08	Elaboração do plano	Sim
CI.09	Nº de Kiss & Ride implementados	4
CI.10	Elaboração da Projeto Circular	Sim
CI.11	Nº de postos de carregamento instalados	4
	Nº de postos de carregamento existentes intervencionados	7
CI.12	Implementação da Regulamentação	Sim
CI.13	Construção do parque	Sim
CI.14	Elaboração do Estudo	Sim
CI.15	Nº de viaturas adquiridas	20

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.



Para além dos indicadores de concretização das ações e metas correspondentes associadas, é necessário ter em consideração os impactos estruturais na configuração do modelo territorial e, conseqüentemente no sistema de mobilidade como um todo.

Encontram-se atualmente em desenvolvimento pelo IMT os indicadores comuns para avaliação da implementação dos PMUS e para a articulação de estratégias supramunicipais. Esta passará pela revisão dos SUMI (Sustainable Urban Mobility Indicators). Definidos pela Comissão Europeia em 2017, são cerca de 18 indicadores, para além daqueles relativos à repartição modal dos diferentes modos de transporte.

Dado que este conjunto de indicadores ainda não se encontra definido, propõe-se, no âmbito deste PMUS, a inclusão de um número mais reduzido de indicadores, compatível com as fontes de informação existentes e aquelas que, previsivelmente, se materializarão com a execução das ações.

Assim, os primeiros indicadores globais a incluir no sistema de monitorização dizem respeito à repartição modal dos principais modos de transporte. O diagnóstico evidenciou uma forte dependência do automóvel em Albergaria-a-Velha, com 79% das deslocações pendulares realizadas de carro em 2021, mais 7 pontos percentuais do que em 2011, enquanto o transporte público agrega apenas 7% das deslocações e os modos ativos 11%. Em linha com o cenário otimista, é pertinente ambicionar, para o ano de 2035, quotas modais de 19% para os modos ativos (divididas em 15% para o modo pedonal e 4% para o modo ciclável) e de 15% para o transporte público. Para tal será necessário um reforço da cobertura territorial da rede de transporte público. Atualmente cifrada em cerca de 70% para o período de férias escolares, prevê-se em 2035 o seu aumento para os 90%.

Para se ambicionar uma repartição modal do automóvel de 60% no ano de 2035, face aos 76% registados atualmente, estima-se que será necessária uma redução na percentagem de população residente no cluster automóvel dependente de 47% para os 25%.

Com a redução da utilização do automóvel e o reforço dos índices de segurança da infraestrutura para a utilização dos modos ativos é fundamental avaliar o impacto sobre os índices de sinistralidade rodoviária. No período de 5 anos anteriores ao desenvolvimento deste PMUS os acidentes de viação na área de estudo tiveram como resultado um total de seis vítimas mortais. Em linha com as metas da Visão Zero da ANSR define-se como meta a redução deste valor em cerca de 50% no ano de 2035.

No que respeita ao sistema ambiental, a qualidade do ar é outro dos elementos diretamente impactados pelo sistema de mobilidade. O “Índice de Qualidade do Ar” é um indicador padronizado a nível nacional e que traduz o estado da qualidade do ar ambiente. O índice é calculado e disponibilizado diariamente através do sistema de informação QualAr gerido pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA). O foco passa pela contabilização do número de dias por ano onde os índices de qualidade do ar registam níveis maus ou fracos.

A última meta, e talvez a mais difícil de quantificar, diz respeito à poupança de emissões de CO<sub>2</sub>, resultantes da transferência modal do automóvel para o transporte público e

modos ativos. Conforme apresentado no relatório de diagnóstico, por via dos dados provenientes da Agência Portuguesa do Ambiente para as emissões de poluentes atmosféricos por setor de atividade, estima-se que no concelho de Albergaria-a-Velha se libertem cerca de 66 000 toneladas de CO<sub>2</sub>/ano, onde grande parte destas emissões dirão respeito ao transporte individual. Neste sentido, e assumindo que no cenário otimista se ambiciona uma redução na quota modal do automóvel de 69% para os 60%, e combinada com a crescente eletrificação dos veículos, é seguro assumir uma redução de cerca de 20% no total de emissões.

Tab. 35 Indicadores gerais a monitorizar e metas (sistema de mobilidade)

Indicador	Base (2024)	Meta (2035)	Fonte de informação
Quota modal do modo pedonal	10%	15%	
Quota modal do modo ciclável	1%	4%	Inquéritos à mobilidade
Quota modal do transporte público	7%	15%	
Quota modal do automóvel	79%	65%	
População coberta por transporte regular durante todo o ano	69%	90%	Cálculo interno
População residente no cluster automóvel dependente	47%	30%	
Nº de vítimas mortais em acidentes de viação nos últimos 5 anos *	6	3	ANSR
Nº de dias por ano com índice de qualidade do ar mau ou fraco <sup>3</sup>	-	5	APA
Emissões de CO <sub>2</sub> provenientes do setor dos transportes (ton/ano)	66 000	53 000	

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<sup>3</sup> Para mais informações consultar <https://rea.apambiente.pt/content/%C3%ADndice-de-qualidade-do-ar>

## 5. Síntese

### 5.1 Conta Pública

A execução das ações associadas a este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável está associada a um investimento significativo, quer pela necessidade de desenvolvimento de estudos, da elaboração de projetos ou da execução de ações físicas ou obras. Privilegiaram-se, sempre que possível, a execução de ações com técnicos municipais, nomeadamente as ações relacionadas com a criação de regulamentação ou elementos para integrar os instrumentos de gestão territorial, na medida em que incorporarão, em grande medida, a despesa corrente do funcionamento do município. A tabela seguinte resume uma estimativa de investimento necessário por eixo temático e categoria de faseamento.

Tab. 36 Resumo do investimento necessário estimado

#### Investimento total (atribuído ao município)

Área Temática	ATÉ 2 ANOS	DE 2 A 5 ANOS	SUPERIOR A 5 ANOS	TOTAL
<b>Sistema Urbano</b>	40 000 € (23 000 €)	80 000 € (11 250 €)	32 500€ (3 000 €)	<b>152 500 €</b> <b>(17 250 €)</b>
<b>Modos Ativos</b>	1 244 150 € (208 425 €)	4 848 570 € (494 825 €)	2 799 288 € (438 253 €)	<b>8 898 008 €</b> <b>(1 141 503 €)</b>
<b>Transporte Público</b>	185 176 € (78 365 €)	219 949 € (42 060 €)	1 494 915 € (114 933 €)	<b>1 900 040 €</b> <b>(179 747€)</b>
<b>Circulação, Estacionamento e Logística</b>	1 849 385 € (377 825 €)	1 318 420 € (299 100 €)	573 580 € (267 580 €)	<b>3 741 385 €</b> <b>(951 005 €)</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3 318 711 €</b> <b>(618 505 €)</b>	<b>6 466 939 €</b> <b>(847 235 €)</b>	<b>4 900 283 €</b> <b>(823 766 €)</b>	<b>14 685 933 €</b> <b>(2 289 505 €)</b>

Tal como referido, o eixo do sistema urbano, por incorporar maioritariamente o desenvolvimento de elementos relacionados com o planeamento e gestão territorial apresenta a parcela de investimento mais reduzida (menos de 2% do total do investimento previsto no PMUS). O eixo dos modos ativos representa aproximadamente 60% do investimento total necessário, em grande medida graças à expansão da infraestrutura ciclável e pedonal. Neste eixo a maior percentagem de investimento surge a partir do 3º ano de execução deste PMUS. Este é também o eixo com maior percentagem de comparticipação, resultando em encargos significativamente menores para o município.

Já o eixo dedicado ao transporte público absorve cerca de 13% do investimento, onde a maior parcela do investimento está dedicada à intervenção na Linha do Vouga. Importa, porém, referir que este investimento em particular, será integralmente financiado pelas Infraestruturas de Portugal, S.A. (através do orçamento de Estado) ou seja, sem quaisquer encargos para o município. Finalmente, o eixo da circulação, estacionamento e logística reúne 25% do investimento total deste PMUS.

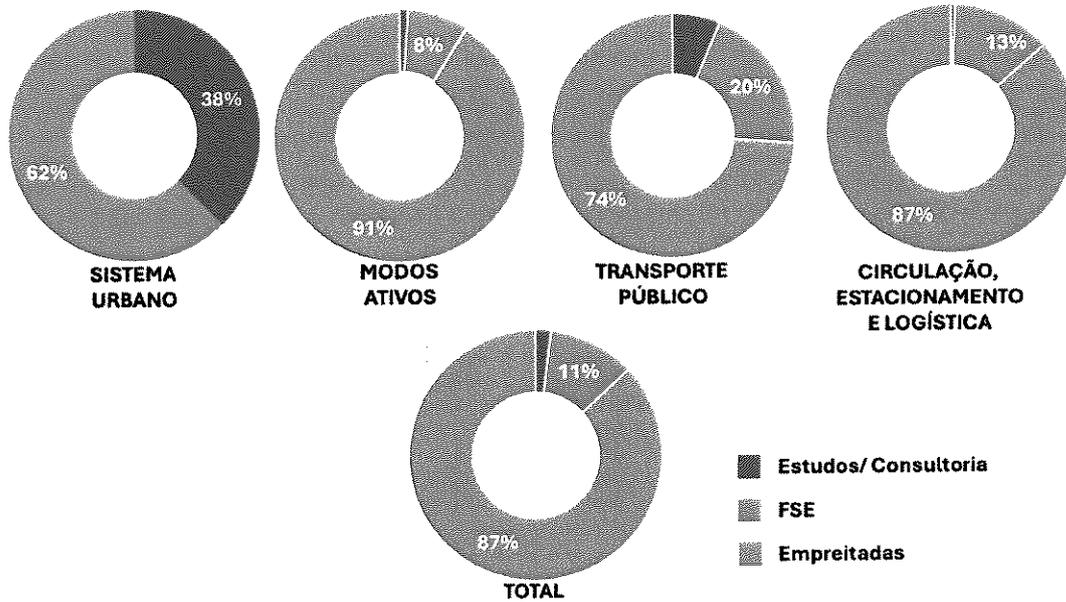


Fig. 73 Distribuição do investimento por tipologia de ação

No eixo da ocupação urbana não existe qualquer investimento associado a empreitadas, com os estudos e consultoria a abranger cerca de 60% do total. No eixo dos modos ativos os estudos e consultoria representam uma percentagem residual, sendo que as empreitadas absorvem mais de 90% do investimento necessário.

Para as ações do transporte público as empreitadas são responsáveis por cerca de três quartos do investimento, com o restante a corresponder maioritariamente à rúbrica de fornecimentos e serviços externos (20%). Finalmente, no eixo da circulação, estacionamento e logística, pelo facto de se internalizar no município grande parte da execução dos projetos e estudos, 87% do investimento está associado a empreitadas, com 13% alocado a FSE. Como resultado desta distribuição, no somatório dos quatro eixos temáticos as empreitadas absorvem 87% do investimento total, com os FSE a comportar cerca de 11% do total.

Cerca de 85% do investimento estimado de 14,68 milhões de euros, ao longo dos 10 anos e vigência deste PMUS, é passível de comparticipação, quer de fundos comunitários quer através de outros programas ou entidades, como a IP.

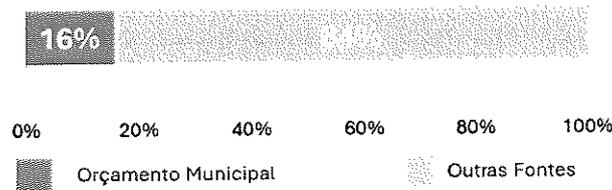


Fig. 74 Repartição do financiamento

## 5.2 Dependência das Ações

A complexidade da estratégia desenvolvida para este PMUS traduz-se em diferentes tipologias de interação entre as diferentes ações. Tem-se assim ações de precedência ou de antecedência, conforme uma ação seja condição essencial para a correta execução de outras, ou relações de interdependência, refletindo uma relação de complementaridade. A figura seguinte representa, esquematicamente, as relações de dependência entre as diferentes ações.

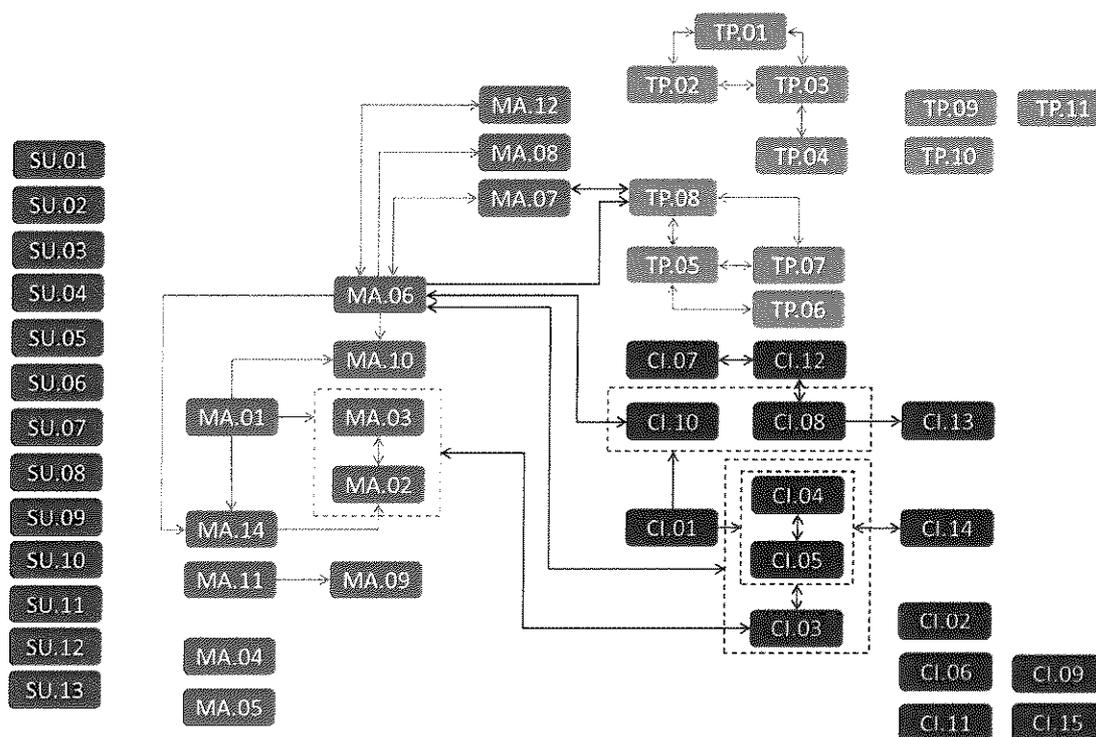


Fig. 75 Mapa de dependência das ações

Identifica-se, à partida, a independência das ações da temática do sistema urbano em relação às restantes, facto que é justificado pela sua natureza estratégica, estabelecendo as bases para a definição um novo modelo urbano. Como tal, não são indispensáveis para a implementação das restantes ações, embora possuam um papel importante para amplificar, a longo prazo, o seu sucesso.

No eixo dos modos ativos, a elaboração de um plano de promoção de acessibilidade universal (MA.01) é condição essencial para, por exemplo, a execução integral das intervenções relacionadas com a melhoria das condições de circulação pedonal (MA.02 e MA.03). A expansão da rede ciclável (MA.06) apresenta um forte nível de integração com várias ações neste eixo, desde o reforço do estacionamento de bicicletas (MA.07), passando pela expansão do sistema eMOBA (MA.08). Esta aposta na bicicleta está também fortemente relacionada com as intervenções no eixo da circulação,

estacionamento e logística com enfoque na expansão da rede de zonas 30 e de coexistência (CI.04 e CI.05).

Os projetos de urbanismo tático (MA.04 e MA.05) surgem isolados das restantes ações, podendo assim ser aplicados de imediato.

No caso das ações do eixo do transporte público destaca-se a interligação entre as ações que visam a introdução de alterações no serviço da Busway (TP.01 e TP.02), do Albus (TP.04) e a realização de inquéritos de satisfação (TP.03). Por sua vez, o reforço da infraestrutura de estacionamento de bicicletas nas paragens (TP.08) encontra-se articulado com a expansão da rede ciclável (MA.06) e a expansão da rede de bicicletários (MA.07). Por sua vez, estabelece-se uma relação de interdependência entre as três ações que visam a intervenção na infraestrutura de paragens de transporte público, quer seja a criação de novas paragens (TP.05), a instalação do hub de mobilidade (TP.06) ou a instalação de painéis de informação em tempo real (TP.07).

Finalmente, as ações relacionadas com a Linha do Vouga (TP.09), a promoção da integração tarifária entre os diferentes operadores (TP.10) e a realização de campanhas de incentivo (TP.11) podem se desenvolver independentemente entre si.

No último eixo deste plano de ação identifica-se a redefinição da hierarquia viária (CI.01) como primeiro passo neste processo. Esta ação permitirá articular os procedimentos da implementação de zonas 30 e de coexistência (CI.04 e CI.05), a redefinição da circulação de pesados (CI.08) condicionando também as premissas associadas ao projeto da circular sul (CI.10). Algumas ações surgem agrupadas em pares, como é o caso daquelas focadas na logística urbana (CI.07 e CI.12), demonstrando uma forte relação de interdependência. Cinco das ações deste caracterizam-se pela inexistência de qualquer relação de dependência. Tal é o caso da elaboração do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (CI.02), o reforço da fiscalização ao estacionamento ilegal (CI.06), a implementação de soluções Kiss&Ride (CI.09), o reforço da infraestrutura de carregamento elétrico (CI.11) e a atualização da frota municipal (CI.18).

### 5.3 Impacto Territorial

Esta secção resume o impacto territorial do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Albergaria-a-Velha. Na figura seguinte é possível identificar o impacto de diferentes formas de estruturação do território, que têm naturalmente impacto na extensão das ações pelas diferentes áreas temáticas.

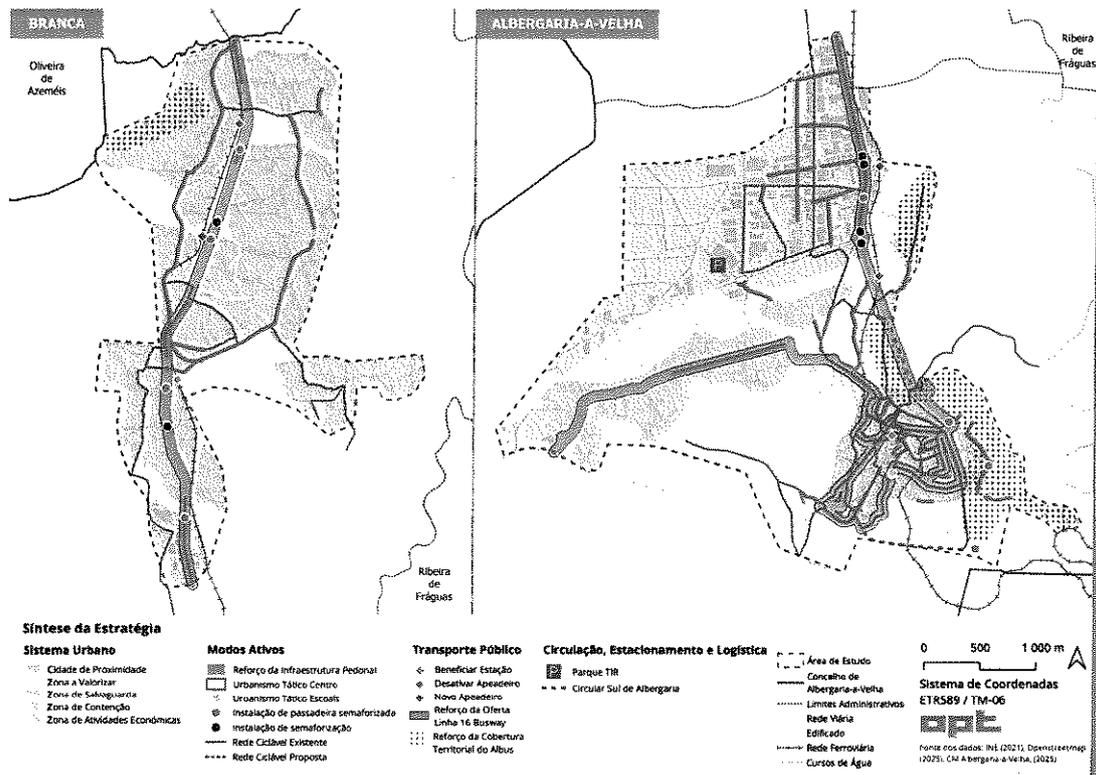


Fig. 76 Síntese da Estratégia do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

## 6. Conclusão

A estratégia delineada neste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para Albergaria-a-Velha articula tradição, pragmatismo e inovação, refletindo as especificidades do território e os desafios da mobilidade atualmente. Por um lado, responde à necessidade de reorganizar um sistema de mobilidade ainda fortemente centrado no automóvel, resgatando a escala humana e promovendo modos ativos e coletivos mais seguros, acessíveis e inclusivos. Por outro, reconhece as particularidades do tecido urbano disperso, da estrutura viária e das centralidades locais, propondo soluções adaptadas à realidade de cada freguesia, mas integradas numa visão sistémica para todo o concelho.

Além disso, o plano reforça o compromisso com a transição ecológica e a justiça territorial, integrando instrumentos como os novos planos específicos — Plano de Acessibilidade Universal e Plano de Mobilidade Escolar —, o urbanismo tático, a participação cidadã e a valorização do espaço público como elementos estruturantes da mudança de paradigma rumo a uma mobilidade urbana mais sustentável.

As estratégias previstas no plano de ação são simultaneamente realistas e transformadoras, estabelecendo bases norteadoras para alcançar metas progressivas e duradouras, colocando Albergaria-a-Velha numa posição de liderança entre os municípios que apostam numa mobilidade mais sustentável, saudável e democrática.

A equipa técnica agradece o empenho e a colaboração da equipa da Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, com destaque para o Sr. Presidente da Câmara Municipal, António Loureiro, a Sra. Vereadora Dr.<sup>a</sup> Sandra Almeida e a Dr.<sup>a</sup> Telma Pereira, cujo acompanhamento e dedicação foram fundamentais para o desenvolvimento deste plano.

Um agradecimento especial a todos os técnicos e colaboradores do município envolvidos ao longo do processo. Reconhecemos ainda a valiosa participação de cidadãos, agentes locais e instituições nas sessões participativas. Os seus contributos enriqueceram de forma significativa o plano e reforçam o seu compromisso com uma mobilidade centrada nas pessoas e nos valores da sustentabilidade.

Com este plano, o município de Albergaria-a-Velha passa a dispor de um instrumento estratégico e operativo para orientar a transformação da mobilidade no concelho, consolidando-se como território de referência nacional em inovação urbana e compromisso com o futuro.



Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature that appears to be 'António', and several other initials and marks.

## 7. Referências

- Associació Punt 6. (2023). Guia per a l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible amb perspectiva de gènere [PDF]. Disponível em: <https://www.punt6.org/es/books/guia-per-a-la-integracio-de-la-perspectiva-de-genere-als-plans-de-mobilitat-urbana-sostenible/>
- Beirão, G.; Cabral, J. (2007). Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. *Transport Policy*. 14, 6. 478-489;
- Bloom Consulting. (2021). 15 passos para Place Branding [PDF]. Acessível em: [https://www.bloom-consulting.com/journal/wp-content/uploads/2021/10/Bloom\\_Consulting\\_15\\_Passos\\_Place\\_Branding-1.pdf](https://www.bloom-consulting.com/journal/wp-content/uploads/2021/10/Bloom_Consulting_15_Passos_Place_Branding-1.pdf)
- Casa da Bicicleta. (2025). Cicloficina comunitária. Disponível em: <https://casadabicicleta.pt/cicloficina-comunitaria/>
- Citymapper Limited. (s.d.). Citymapper. Disponível em: <https://citymapper.com/>;
- Comissão Europeia (2020) COM/2020/789. Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro. Comissão Europeia: Bruxelas;
- ELTIS (2019). Guidelines for developing a sustainable urban mobility plan. Second edition: Eltis: Bruxelas;
- Gatersleben, B.; Uzzell, D. (2007). Affective Appraisals of the Daily Commute: Comparing Perceptions of Drivers, Cyclists, Walkers and Users of Public Transport. *Environment and Behavior*. 39, 3, 416-431;
- Gehl, J.; Gemzoe, Kirknæs, S.; Søndergaard, B. (2006). Copenhagen: Danish Architectural Press;
- Global Designing Cities Initiative. (s.d.). *Caminhos da escola: intervenções temporárias como ferramenta para participação* [Artigo online]. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/update/caminhos-da-escola-intervencoes-temporarias-como-ferramenta-para-participacao/>
- Hussain, Q., Feng, H., Grzebieta, R., Brijs, T., & Olivier, J. (2019). The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 129, 241–249. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.05.033>.
- IMTT (2011) Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes. Março de 2011.
- IMT (2012) Ciclando – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves. Lisboa: IMT;
- IMT (2024) Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos. Lisboa: IMT;



Instituto da Mobilidade e dos Transportes. (2025). Aviso n.º 3/2025 – Mobilidade Escolar [PDF]. Acessível em [https://www.imt-ip.pt/wp-content/uploads/2025/04/Aviso-3\\_2025-MobilidadeEscolar.pdf](https://www.imt-ip.pt/wp-content/uploads/2025/04/Aviso-3_2025-MobilidadeEscolar.pdf);

ITDP Brasil. (2018,). *Índice de Caminhabilidade Versão 2.0 – Ferramenta*. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/icam2> ;

Kirschner, F.; Lanzendorf, M. (2020) Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective, *Transport Reviews*, 40, 1, 54-75;

Küster, F. and Peters, M. (2018). Making buildings fit for sustainable mobility – Comparing regulations for off-street bicycle and car parking in Europe. European Cyclists' Federation. Brussels. November 2018”;

Machado, I. (2025). *160 metros para atravessar uma rua*. Acessível em: [https://www.linkedin.com/posts/igor-machado-s\\_160-metros-para-atravesar-uma-rua-activity-7349894860792836098-6ZWH](https://www.linkedin.com/posts/igor-machado-s_160-metros-para-atravesar-uma-rua-activity-7349894860792836098-6ZWH);

Metro de São Paulo. (2023). *Pesquisa Origem-Destino 2023: Resultados*. Companhia do Metropolitano de São Paulo. Acessível em: [https://transparencia.metrosp.com.br/sites/default/files/MetroSP\\_OD2023\\_Ebook\\_Resultados\\_0.pdf](https://transparencia.metrosp.com.br/sites/default/files/MetroSP_OD2023_Ebook_Resultados_0.pdf);

Metrópole um pra um. (s.d.). *Reviva Campo Grande*. Acessível em: <https://metropoleum.praum.com.br/Reviva-Campo-Grande>;

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta. (s.d.). *Bike Buddy* [Página web]. Disponível em: <https://bikebuddy.mubi.pt/>;

NACTO (2016) *Urban Street Design Guide*. Nova Iorque: National Association of City Transportation Officials;

Ortúzar, J., & Willumsen, L. G. (2011). *Modelling transport*. John Wiley & Sons;

Prefeitura de São Paulo. (2017). *Centro Aberto – Largo São Francisco*. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/largo-sao-francisco/>

Prefeitura de São Paulo. (2025, 6 de agosto). *CENTRO, DIÁLOGO ABERTO* [Brochura]. São Paulo Urbanismo. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/brochura\\_cda\\_7\\_10\\_13.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/brochura_cda_7_10_13.pdf)

Pucher, J.; Buhler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*. 28, 4. 495-528;

Rés do Chão. (2025). *Escola em Ligação*. Disponível em: <https://resdochao.org/escola-em-ligacao-1>;

Wheelmap.org. (s.d.). *Wheelmap*. Disponível em: <https://wheelmap.org/>;

Wolshon, B., & Pande, A. (2016). *Traffic engineering handbook*. John Wiley & Sons;

S  
D  
P  
P  
J  
M  
T

**OPTE**

ALBER  
GARIA  
AVE  
LHA  
MUNICIPIO



# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA

RELATÓRIO 3  
FICHAS DE AÇÃO

opt

*[Handwritten signatures and initials]*



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	<b>OPT</b>	Versão para discussão	08/08/2025
2.0	<b>Coordenação Equipa:</b> Sandra Vasconcelos Lameiras <b>Coordenação Técnica:</b> Miguel Lopes  André Pinto Bibiana Tini Cristiana Morais Rafael Silva	Versão Final	12/09/2025



## Índice

SU.01 UNIFICAÇÃO DO BRANDING DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	1
SU.02 CRIAÇÃO DE UMA APP FOCADA NO INCENTIVO À MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	3
SU.03 APOIAR A REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE OCUPAÇÃO DO SOLO EM FUNÇÃO DOS ÍNDICES DE ACESSIBILIDADE, COM VISTA A PROMOVER A DENSIFICAÇÃO URBANA E O URBANISMO DE PROXIMIDADE	5
SU.04 REALIZAÇÃO DE UM INQUÉRITO À MOBILIDADE DA POPULAÇÃO RESIDENTE E EMPREGADA	7
SU.05 DEFINIÇÃO DE UMA HIERARQUIA DE CENTRALIDADES POR NÍVEIS E FUNÇÕES DISPONIBILIZADAS	9
SU.06 INCORPORAÇÃO NO PDM DE EXIGÊNCIAS REGULAMENTARES PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA CICLÁVEL EM NOVOS EMPREENDIMENTOS	11
SU.07 INCORPORAÇÃO NO PDM DE LIMITES MÁXIMOS PARA O ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL EM NOVOS EMPREENDIMENTOS, EM FUNÇÃO DOS ÍNDICES DE ACESSIBILIDADE	13
SU.08 ELABORAÇÃO DE UM PLANO DE MOBILIDADE PARA A ZONA INDUSTRIAL	15
SU.09 ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE ESCOLAR POR AGRUPAMENTO DE ESCOLAS	17
SU.10 IMPLEMENTAÇÃO DE UMA REDE DE CONTADORES DE TRÁFEGO	19
SU.11 IMPLEMENTAÇÃO DE UMA REDE DE MEDIDORES DE POLUENTES ATMOSFÉRICOS E RUÍDO	21
SU.12 REALIZAÇÃO DE AÇÕES DE CAPACITAÇÃO PARA O EXECUTIVO MUNICIPAL, DAS JUNTAS DE FREGUESIA E DO CORPO TÉCNICO, NO ÂMBITO DAS POLÍTICAS DE USO DO SOLO E GESTÃO DA MOBILIDADE	23
SU.13 CRIAÇÃO DE UM PROGRAMA DE SENSIBILIZAÇÃO PARA AS EMPRESAS QUE PROMOVAM A MOBILIDADE MAIS SUSTENTÁVEL	25
MA.01 ELABORAÇÃO DE UM PLANO DE PROMOÇÃO DE ACESSIBILIDADE UNIVERSAL	27
MA.02 REFORÇO DA INFRAESTRUTURA PEDONAL NOS LOCAIS COM CARÊNCIAS IDENTIFICADAS	29
MA.03 INTERVENÇÃO NA INFRAESTRUTURA PEDONAL DO IC2	31
MA.04 IMPLEMENTAÇÃO DE UM PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA, COM BASE EM URBANISMO TÁTICO, NA ENVOLVENTE À CÂMARA MUNICIPAL	33
MA.05 IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO TÁTICO NA ENVOLVENTE DOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	35
MA.06 ESTRUTURAÇÃO DE UMA REDE CICLÁVEL	37
MA.07 REFORÇO DA REDE PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS NOS PRINCIPAIS POLOS GERADORES	39
MA.08 EXPANSÃO DA REDE EMOBA NA ÁREA DE ESTUDO	41
MA.09 INCORPORAÇÃO DA EMOBA NUMA REDE REGIONAL DE BICICLETAS PARTILHADAS BICIRA	43
MA.10 IMPLEMENTAÇÃO DE SISTEMAS DE SINALÉTICA PEDONAL E CICLÁVEL DE ORIENTAÇÃO	45
MA.11 ELABORAÇÃO DO REGULAMENTO PARA A MICROMOBILIDADE	47
MA.12 REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE PROMOÇÃO DA UTILIZAÇÃO DOS MODOS ATIVOS (PEDIBUS E BIKEBUS) PELA POPULAÇÃO ESCOLAR	49
TP.01 REFORÇO DA OFERTA DA BUSWAY NA HORA DE PONTA NAS LINHAS DE MAIOR FREQUÊNCIA	52
TP.02 REFORÇO DA OFERTA DA BUSWAY NOS PERÍODOS DE FINAL DA TARDE E INÍCIO DA NOITE	54
TP.03 REALIZAÇÃO DE INQUÉRITO DE SATISFAÇÃO AOS UTILIZADORES DO TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE ALBERGARIA-A-VELHA	56
TP.04 REDEFINIÇÃO DA OFERTA DO ALBUS	58
TP.05 INTERVENÇÃO NA INFRAESTRUTURA DE PARAGENS DE AUTOCARRO	60
TP.06 CRIAÇÃO DE UM HUB DE MOBILIDADE NA ALAMEDA 5 DE OUTUBRO	62
TP.07 IMPLEMENTAÇÃO DE PAINÉIS DE INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL NAS PARAGENS DE AUTOCARRO	64
TP.08 CRIAÇÃO DE INFRAESTRUTURA PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS NAS PARAGENS DE AUTOCARRO, INCENTIVANDO AS DESLOCAÇÕES INTERMODAIS	66
TP.09 INTERVENÇÃO NOS APEADEIROS DA LINHA DO VOUGA, PROMOVENDO A SUA RELOCALIZAÇÃO E A MELHORIA DAS CONDIÇÕES DISPONIBILIZADAS	68
TP.10 ELABORAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA INTERMODAL	70
TP.11 REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE INCENTIVO À UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO	72



CI.01 REDEFINIÇÃO DA HIERARQUIA VIÁRIA E DOS CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO DOS ARRUAMENTOS	74
CI.02 ATUALIZAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	76
CI.03 IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO PONTUAIS EM PONTOS SENSÍVEIS	78
CI.04 ATUALIZAÇÃO E EXPANSÃO DAS ZONAS 30	80
CI.05 IMPLEMENTAÇÃO DE ZONAS DE COEXISTÊNCIA	82
CI.06 REFORÇO DA FISCALIZAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS DISSUASORAS AO ESTACIONAMENTO ILEGAL	84
CI.07 REFORÇO DA DOTAÇÃO E AJUSTE NA OFERTA ATUAL DE LUGARES PARA CARGAS E DESCARGAS	86
CI.08 DEFINIÇÃO DE UM PLANO PARA A CIRCULAÇÃO DE PESADOS	88
CI.09 IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES KISS & RIDE NO ACESSO AOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	90
CI.10 EXECUÇÃO DO PROJETO DA CIRCULAR SUL DE ALBERGARIA	92
CI.11 REFORÇO DA INFRAESTRUTURA DE CARREGAMENTO ELÉTRICO	94
CI.12 CRIAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO PARA A OPERAÇÃO LOGÍSTICA NO MUNICÍPIO	96
CI.13 CRIAÇÃO DE UM PARQUE TIR	98
CI.14 ELABORAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A REVISÃO DA SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA	100
CI.15 ATUALIZAÇÃO DA FROTA DO MUNICÍPIO PARA VEÍCULOS DE EMISSÕES REDUZIDAS	102



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	SU. SISTEMA URBANO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	SU.01
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.01 Unificação do branding da mobilidade sustentável</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Albergaria-a-Velha apresenta hoje múltiplas identidades visuais associadas à mobilidade e à sustentabilidade — como MOBA, eMOBA e Albergaria-a-Verde — que, apesar de bem-intencionadas, encontram-se fragmentadas e carecem de uma comunicação integrada. Para aumentar a eficácia das ações de mobilidade sustentável e fortalecer o vínculo com os cidadãos, torna-se essencial consolidar estas marcas numa identidade única, coerente e facilmente reconhecível. Essa abordagem, inspirada nos princípios de Place Branding, procura posicionar Albergaria-a-Velha como um território de referência em mobilidade sustentável, comunicando de forma clara os seus valores de proximidade, inovação e compromisso ambiental.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de um novo branding unificado para a mobilidade sustentável em Albergaria-a-Velha, integrando campanhas, serviços e infraestruturas sob uma identidade visual coerente. A ação prevê a definição de uma Ideia Central que traduza a visão do município, a criação de um manual de identidade visual, a ativação dos pontos de contato com os cidadãos (materiais informativos, redes sociais, mobiliário urbano), e a realização de uma conferência anual sobre mobilidade sustentável. A governança da marca será compartilhada entre a autarquia, especialistas e stakeholders locais.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Maior reconhecimento e adesão às iniciativas de mobilidade sustentável; Fortalecimento da imagem institucional do município; Alinhamento entre comunicação, ações no território e perceção pública.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Definição do branding Produção e distribuição de materiais informativos Publicações nas redes sociais e realização de eventos	17%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Produção e distribuição de materiais informativos Publicações nas redes sociais e realização de eventos	83%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Produção e distribuição de materiais informativos Publicações nas redes sociais e realização de eventos	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de publicações realizadas  
N.º de eventos realizados na Semana Europeia da Mobilidade  
N.º de conferências realizadas

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

120 publicações realizadas  
10 eventos realizados no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade  
10 conferências realizadas

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Definição do branding

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

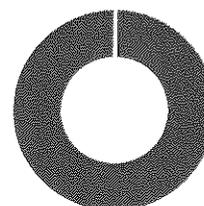
-

**META(S)**

Branding definido

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	75 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	20 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>95 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

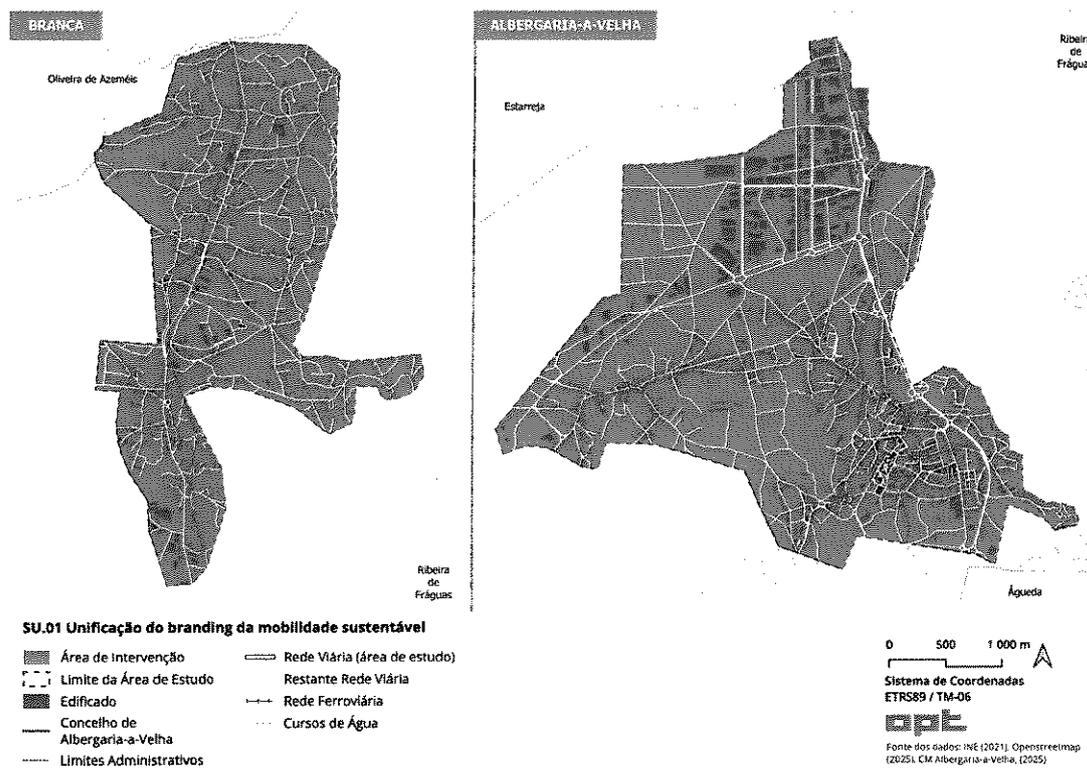


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Média	N.º	SU.02
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.02 Criação de uma app focada no incentivo à mobilidade sustentável</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A transformação digital está a reformular os sistemas de mobilidade urbana, proporcionando novas formas de gestão, planeamento e envolvimento cívico. Em Albergaria-a-Velha, o uso de tecnologia é uma oportunidade para promover escolhas de mobilidade mais sustentáveis, seguras e inclusivas, através de uma ferramenta que integre múltiplas funcionalidades num só canal. Aplicações móveis como Citymapper, Strava, Wheelmap ou BlindSquare demonstram como é possível combinar planeamento, acessibilidade e participação cidadã, criando experiências personalizadas e interativas. Neste sentido, a criação de uma app municipal representa um passo estratégico para aproximar o sistema de mobilidade dos seus utilizadores, promovendo o uso de modos ativos e coletivos e facilitando o acesso à informação.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de uma aplicação móvel integrada, centrada na mobilidade sustentável, com funcionalidades específicas para diferentes modos de transporte: caminhadas, bicicleta e transporte público. A app incluirá informações em tempo real (horários, lotação, trajetos), mapas colaborativos de acessibilidade, sugestões de percursos seguros e personalizados, navegação assistida para pessoas com deficiência e ferramentas de participação cidadã para reportar obstáculos ou sugerir melhorias.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Alteração dos hábitos de mobilidade da população, tornando-os mais sustentáveis; Melhoria da informação e da experiência do utilizador; Promoção da inclusão e acessibilidade nas deslocações.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Disponibilização da app para a mobilidade sustentável	90%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Atualização da app e acompanhamento de resultados	95%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Atualização da app e acompanhamento de resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de downloads

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** Acompanhamento do n.º de downloads da plataforma

**META(S)**

N.º crescente de downloads da app

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Criação da app

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** -

**META(S)**

App Criada

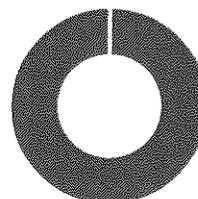
*Handwritten notes and signatures on the right margin:*  
 SR  
 [Signature]  
 [Signature]  
 [Signature]  
 [Signature]

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	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 €
<b>TOTAL</b>	<b>37 500,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

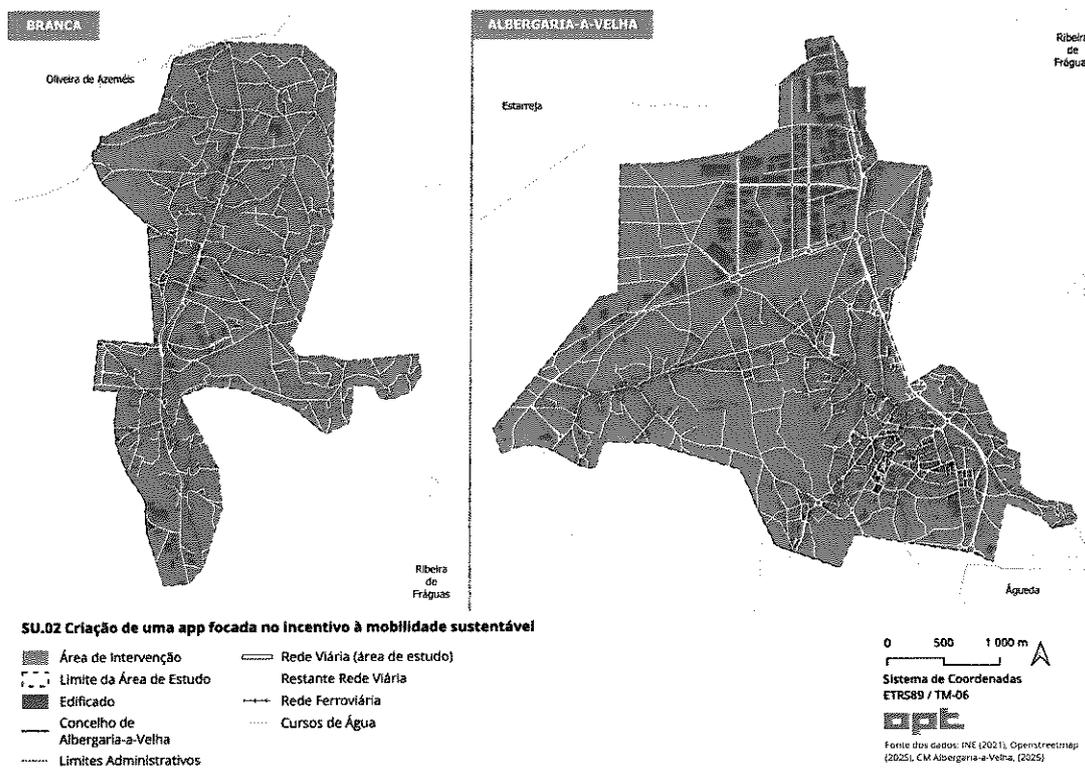
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Atta	N.º	SU.03
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.03 Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade, com vista a promover a densificação urbana e o urbanismo de proximidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os instrumentos de gestão territorial são determinantes para orientar o padrão de desenvolvimento urbano e, por consequência, o comportamento de mobilidade da população. Em Albergaria-a-Velha, os índices de acessibilidade apurados no diagnóstico do PMUS revelam que a forma como se expande e organiza o território pode favorecer (ou inibir) a adoção de modos de transporte mais sustentáveis. O urbanismo de proximidade, sustentado por maiores densidades e diversidade de usos, promove a redução das distâncias percorridas, estimula os modos ativos e melhora o desempenho do transporte público. Por outro lado, a dispersão urbana, baseada em zonas monofuncionais e de baixa densidade, agrava a dependência do automóvel.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Definição de diretrizes urbanísticas baseadas nos índices de acessibilidade identificados no PMUS, com o objetivo de promover a densificação nos territórios mais bem servidos por modos sustentáveis e restringir a expansão urbana em zonas dependentes do automóvel. As recomendações incluem: bonificações no índice de construção nas Zonas da Cidade de Proximidade e Zonas a Valorizar; exigência de Planos de Pormenor nas Áreas de Salvaguarda; e limitação de novos loteamentos habitacionais nas Zonas de Contenção. A estratégia propõe ainda a delimitação de uma mancha central em Albergaria-a-Velha como território prioritário para o urbanismo de proximidade, alinhando o planeamento urbano com os princípios da mobilidade sustentável e da justiça territorial.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização do urbanismo de proximidade; Redução da dispersão urbana e da dependência do automóvel; Aumento da população residente em áreas com boa acessibilidade multimodal; Melhoria da integração entre uso do solo e sistema de transportes.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-	-
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

**META(S)**

-

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
-------------------------------	---

**META(S)**

Crítérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

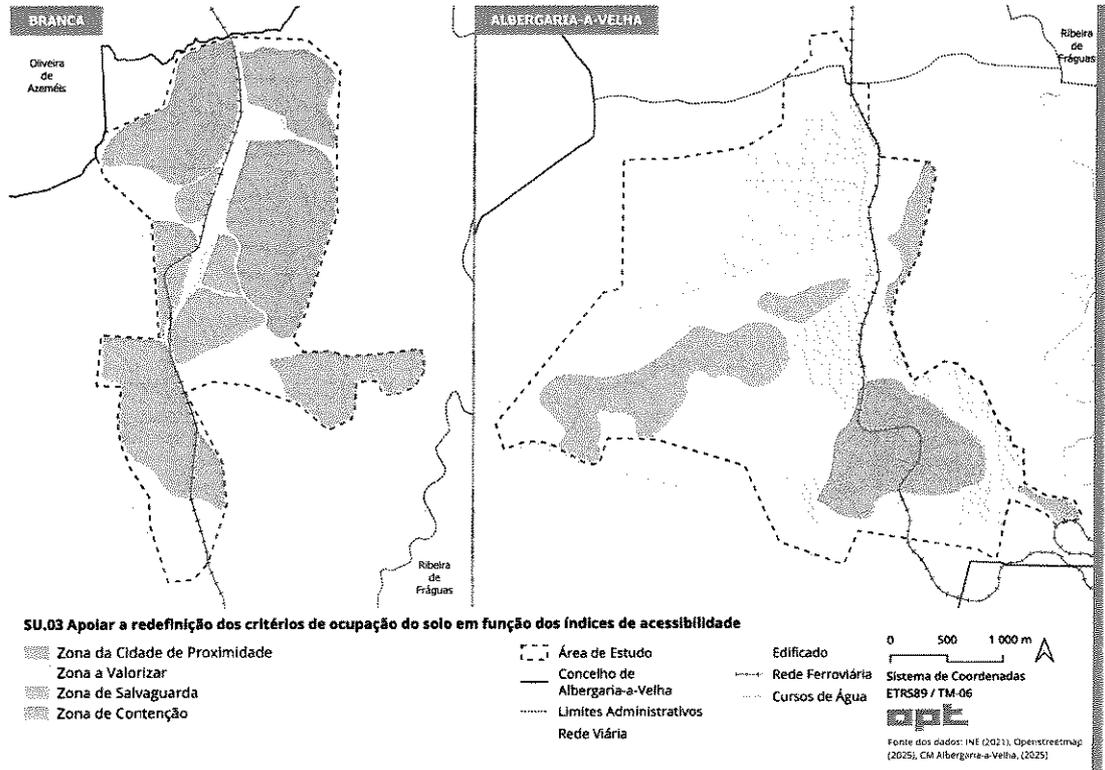
<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €

<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
<b>ORÇAMENTO MUNICIPAL</b>	-
<b>OUTRAS FONTES</b>	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

**Nota:** Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	N.º	SU.04
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.04 Realização de um inquérito à mobilidade da população residente e empregada</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Atualmente, os dados disponíveis provêm essencialmente dos Censos, com uma periodicidade de 10 anos e limitação ao estudo das deslocações pendulares, o que se revela insuficiente para orientar e ajustar as ações de um plano dinâmico e com metas de curto e médio prazo. A realização de inquéritos bianuais permitirá obter uma visão mais completa e atualizada das escolhas modais, motivos das deslocações, horários, níveis de satisfação e obstáculos enfrentados pelos utilizadores do sistema de mobilidade.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Elaboração e aplicação de um inquérito à mobilidade da população residente e empregada em Albergaria-a-Velha, com uma periodicidade de dois em dois anos. O inquérito deverá abranger uma amostra estatisticamente representativa (mínimo de 379 respostas para 5% de margem de erro), e poderá ser implementado em formato digital (através de plataformas online) e físico (em pontos estratégicos como o Centro Coordenador de Transportes, escolas, serviços públicos e eventos municipais). A divulgação será reforçada através do transporte público, mupis e redes sociais.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Conhecimento da evolução do panorama da mobilidade da população residente; Ajuste das estratégias planeadas ou em curso; Monitorização da eficácia das ações do PMUS; Apoio à tomada de decisão com base em evidências; Fortalecimento da cultura de planeamento orientada por dados; Maior transparência e envolvimento da população no processo de planeamento da mobilidade.				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de inquéritos à população realizados	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

**META(S)**

10 Momentos de inquérito realizados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-
---

*Handwritten signatures and initials on the right margin.*

**ENTIDADES INTERVENIENTES** CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

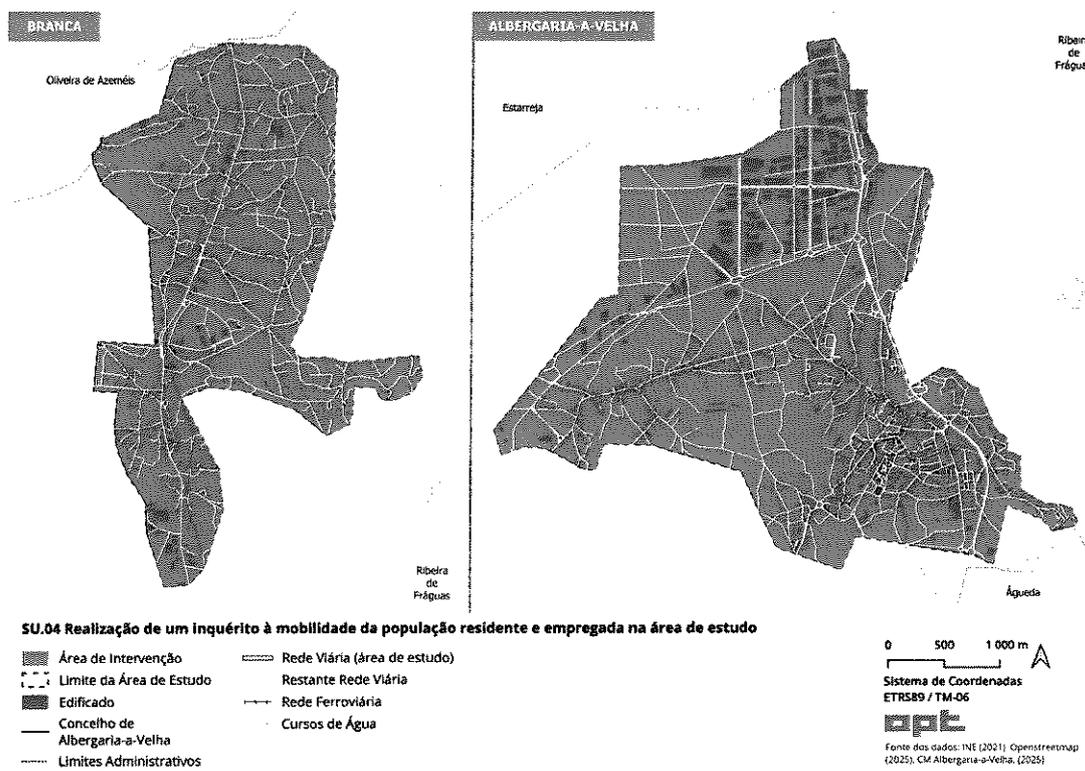
**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES** Sem interdependências

**Nota:** Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	SU. SISTEMA URBANO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	SU.05
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.05 Definição de uma hierarquia de centralidades por níveis e funções disponibilizadas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A organização hierárquica das centralidades é um dos pilares da macroestruturação territorial, permitindo orientar a localização de serviços, equipamentos e investimentos públicos, bem como otimizar o desenho e funcionamento do sistema de transporte público. Esta hierarquia contribui para o fortalecimento do urbanismo de proximidade, promovendo territórios mais equilibrados, acessíveis e sustentáveis.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Estruturar uma hierarquia de centralidades (municipal, local e de proximidade) com base na densidade populacional, funções urbanas e oferta de transporte público, orientando o planeamento urbano e a localização de equipamentos e serviços.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Racionalização da expansão urbana; Reforço do urbanismo de proximidade; Melhoria da acessibilidade e da cobertura dos modos sustentáveis.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento de estudos e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	90%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
-------------------------------	---

**META(S)**

Crítérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

*Handwritten notes and signatures:*  
 - Initials: SL  
 - Signature: [Handwritten signature]  
 - Signature: [Handwritten signature]  
 - Signature: [Handwritten signature]

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

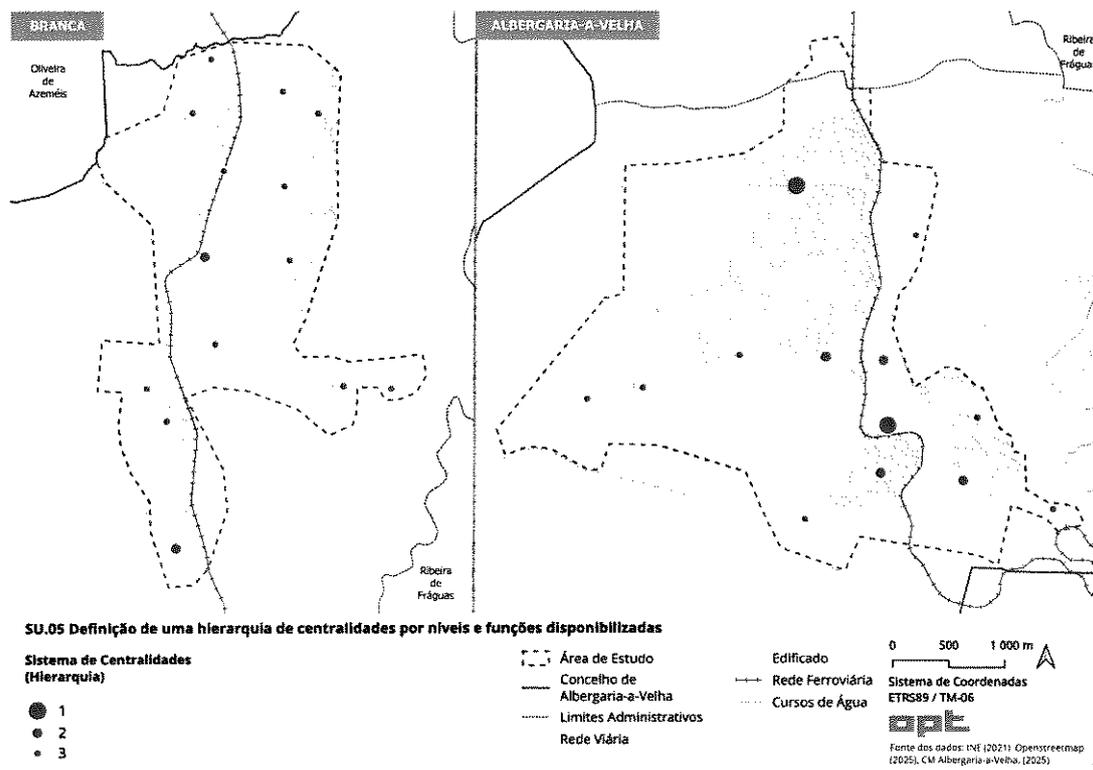
ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependências

**Nota:** Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	N.º	SU.06
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.06 Incorporação no PDM de exigências regulamentares para a implementação de infraestrutura ciclável em novos empreendimentos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Atualmente, a oferta concentra-se em espaços públicos, deixando uma lacuna na cobertura em empreendimentos privados. Tal como já acontece para o automóvel, é essencial que os instrumentos de ordenamento do território, como o PDM, passem a incluir exigências mínimas de estacionamento para bicicletas, reforçando a integração da mobilidade ativa nas novas construções e acompanhando boas práticas internacionais e nacionais.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Incorporar nas próximas revisões do PDM regras obrigatórias de dotação mínima de estacionamento para bicicletas em novos empreendimentos dos setores de comércio, serviços, turismo e indústria. As exigências propostas seguem uma lógica proporcional à área ou número de unidades construídas e deverão contemplar critérios de qualidade como segurança, proteção contra intempéries e disponibilidade de pontos de carregamento para bicicletas elétricas.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização de bicicletas; Valorização dos modos ativos; Redução da utilização do automóvel; Expansão da rede de apoio à mobilidade ciclável; Redução das barreiras logísticas ao uso da bicicleta; Promoção de deslocações sustentáveis em novos empreendimentos.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

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

**META(S)**

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
<b>META(S)</b>	

Crerios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

*Handwritten signatures and initials on the right margin.*

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

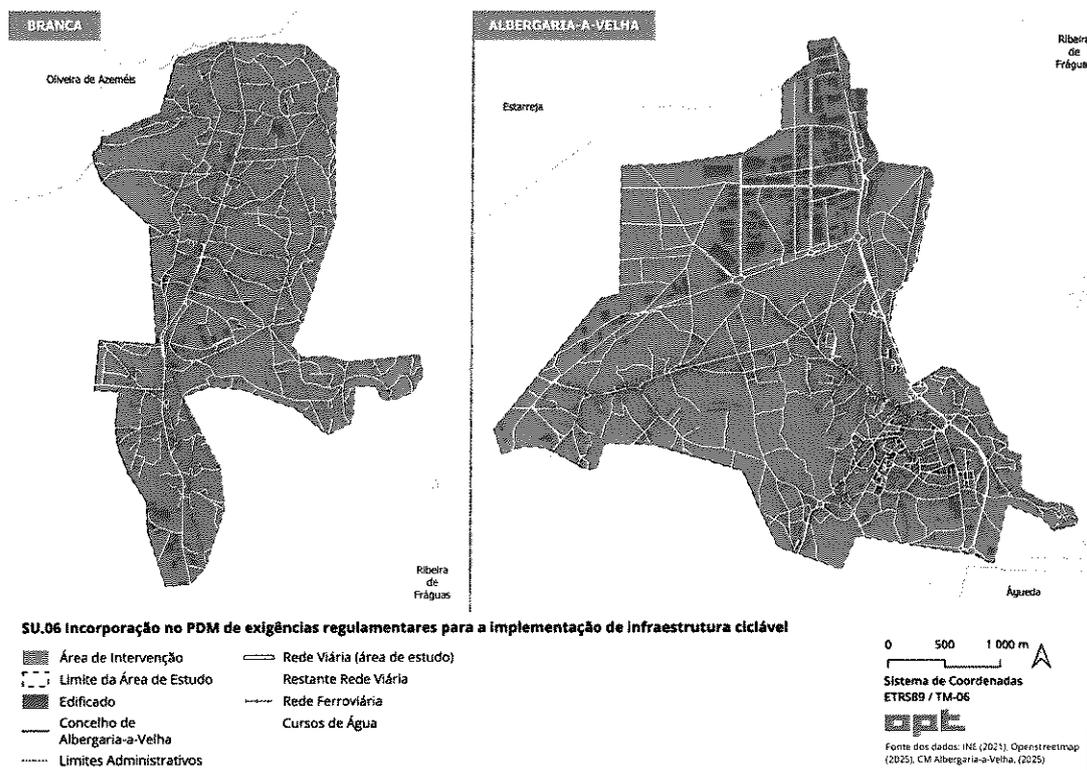
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

**Nota:** Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	N.º	SU.07
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.07 Incorporação no PDM de limites máximos para o estacionamento automóvel em novos empreendimentos, em função dos índices de acessibilidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O excesso de estacionamento induz o uso do automóvel, dificultando a transição para padrões de mobilidade mais sustentáveis. Os índices de acessibilidade, que avaliam a facilidade de acesso a serviços essenciais através de transportes públicos, redes pedonais e cicláveis, revelam que áreas centrais, como a centralidade de Albergaria-a-Velha, podem suportar regras mais restritivas, enquanto zonas residenciais mais dispersas beneficiam de uma abordagem gradual. Exemplos internacionais, como Londres e Barcelona, demonstram que a definição de limites máximos de estacionamento alinhados com a acessibilidade urbana é uma medida eficaz para desincentivar o automóvel e fomentar a mobilidade sustentável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Integrar no PDM limites máximos obrigatórios para a oferta de estacionamento automóvel privado em novos empreendimentos, definidos segundo os índices de acessibilidade local. Em áreas centrais e altamente acessíveis, os limites deverão ser mais restritivos, privilegiando a mobilidade ativa e os transportes públicos. Em áreas periféricas, os novos projetos devem assegurar complementaridade com a rede pedonal e de transportes coletivos, promovendo uma transição gradual para a redução da dependência automóvel. Estes limites serão incorporados como parâmetros urbanísticos vinculativos, condicionando a aprovação dos empreendimentos ao cumprimento destes critérios.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da indução ao uso do automóvel; Promoção de modos de transporte sustentáveis; Melhoria da articulação entre planeamento urbano e rede de transportes públicos; Fortalecimento da centralidade de Albergaria-a-Velha como exemplo de mobilidade integrada; Incentivo à criação de bairros mais compactos, acessíveis e de proximidade.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	0%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	0%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-	-
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

**META(S)**

-
---

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
-------------------------------	---

**META(S)**

Critérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

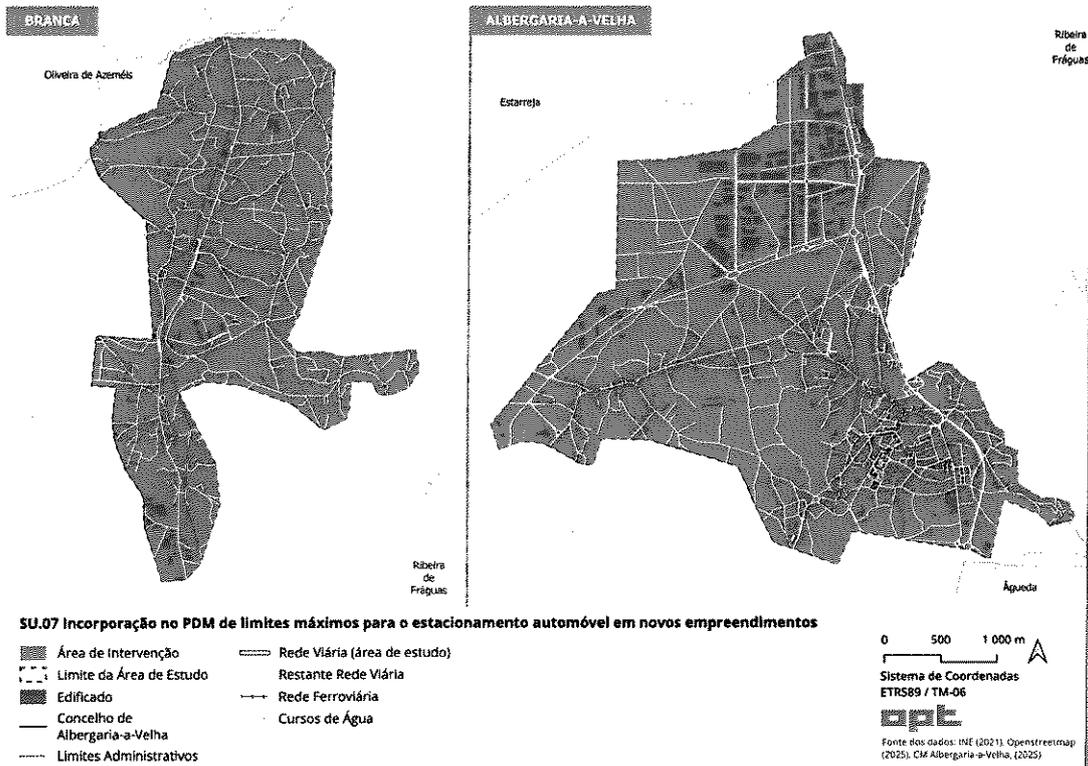
<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €

<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
<b>ORÇAMENTO MUNICIPAL</b>	-
<b>OUTRAS FONTES</b>	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

**Nota:** Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	N.º	SU.08
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.08 Elaboração de um Plano de Mobilidade para a Zona Industrial</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As viagens pendulares para trabalho geram um elevado impacto no sistema de mobilidade e exigem soluções que respondam às necessidades específicas da atividade industrial em Albergaria-a-Velha. Os planos de mobilidade para zonas industriais focam-se nas deslocações de colaboradores, clientes e fornecedores, promovendo a redução do uso do automóvel e a transferência modal para transportes públicos, modos suaves e carpooling.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolver um Plano de Mobilidade específico para a Zona Industrial que inclua: análise dos horários e frequências do transporte público em função dos horários das empresas; otimização do tamanho dos veículos para adequar a procura; identificação de obstáculos aos modos ativos e propostas para aumentar a sua utilização. Este plano será integrado na revisão do PDM ou em regulamentos municipais, seguindo as diretrizes do Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos do IMT.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização dos modos ativos pela população empregada; Redução da utilização do automóvel; Melhoria na oferta e adequação do transporte público à procura; Planeamento urbano mais integrado e sustentável na zona industrial.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento e implementação do Plano de Mobilidade para a Zona Industrial	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Revisão e atualização do Plano	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Revisão e atualização do Plano	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-
---

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-
---

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Elaboração do Plano
---------------------

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

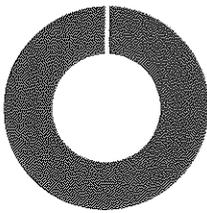
Plano elaborado
-----------------

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
SEMA - Associação Empresarial de Albergaria-a-Velha

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

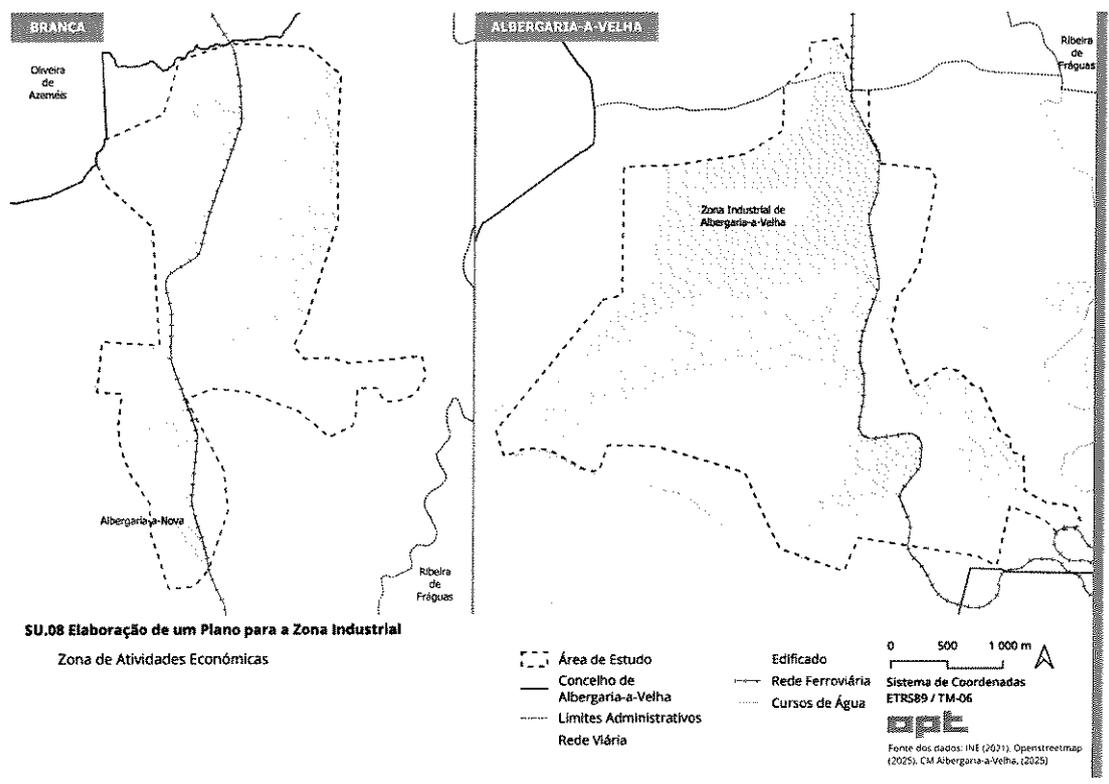


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES** Sem interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	SU. SISTEMA URBANO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	SU.09
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.09 Elaboração de Planos de Mobilidade Escolar por agrupamento de escolas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As deslocações associadas ao ensino representam uma parte significativa do tráfego diário, com impactos relevantes na mobilidade urbana. Os Planos de Mobilidade Escolar (PME) visam reorganizar os padrões de deslocação da comunidade escolar, promovendo alternativas ao transporte individual motorizado, a mobilidade ativa, a segurança no entorno escolar e hábitos sustentáveis. Considerando a complexidade das deslocações poligonais, os planos devem articular transporte público, modos ativos e serviços de proximidade para reduzir a dependência do automóvel.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Elaborar PME para cada agrupamento escolar, com base num diagnóstico anual das necessidades de mobilidade, recolhido através de inquéritos e métodos participativos. Incluir conteúdos de mobilidade sustentável no currículo escolar para reforçar a mudança cultural. Implementar medidas como incentivo à mobilidade ativa (PediBus, BikeBus), criação de zonas escolares seguras com acalmia de tráfego, eliminação de descontinuidades nas redes pedonais e cicláveis, reforço do estacionamento para bicicletas e integração com transportes públicos.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do uso do automóvel nas deslocações escolares; Aumento da utilização dos modos ativos; Maior segurança no entorno das escolas; Melhoria da qualidade do espaço público e da rede de mobilidade; Envolvimento ativo da comunidade escolar e mudança de comportamentos.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento e implementação de dois Planos de Mobilidade Escolar	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Revisão e atualização dos Planos	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Revisão e atualização dos Planos	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de planos elaborados	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

2 Planos Elaborados

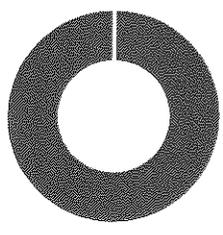
**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Agrupamentos Escolares

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>30 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

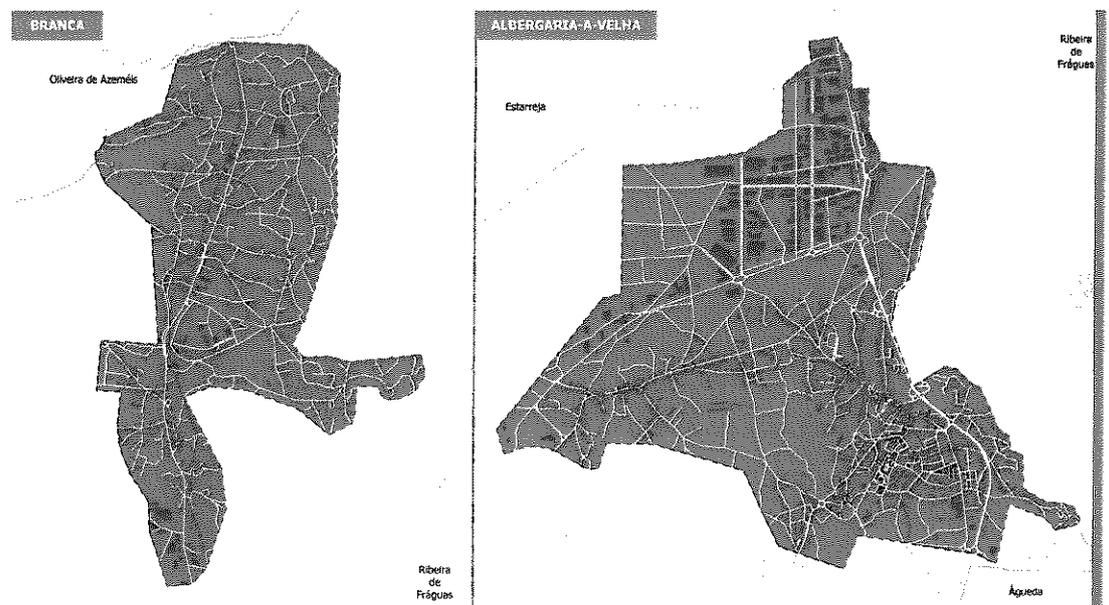


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES** Sem interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



SU.09 Elaboração de Planos de Mobilidade Escolar por agrupamentos de escolas

- Área de Intervenção
- Limite da Área de Estudo
- Edificado
- Concelho de Albergaria-a-Velha
- Limites Administrativos
- Rede Viária (área de estudo)
- Restante Rede Viária
- Rede Ferroviária
- Cursos de Água

0 500 1 000 m

Sistema de Coordenadas  
ETRS89 / TM-06

**opt**

Fonte dos dados: INE (2021), Openstreetmap (2025), CM Albergaria-a-Velha, (2025)

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Média	N.º	SU.10
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.10 Implementação de uma rede de contadores de tráfego</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A monitorização do uso da bicicleta e dos percursos pedonais é fundamental para avaliar o impacto dos investimentos em infraestrutura e políticas de promoção da mobilidade ativa. Dados provenientes apenas de inquéritos periódicos ou estudos pontuais não captam em tempo real as tendências e variações sazonais de uso. A tecnologia atual permite a instalação de contadores automáticos que registam o fluxo de bicicletas e peões, proporcionando informações detalhadas e contínuas.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de sistemas tecnológicos avançados de contagem em locais estratégicos do município, equipados para registar o número de veículos que circulam num determinado troço. Atualmente, os elementos disponibilizados possibilitam a contagem de peões, bicicletas e veículos motorizados, possibilitando a disponibilização de dados de suporte à tomada de decisão para otimizar políticas e infraestruturas.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Monitorização contínua e precisa da utilização dos modos ativos; Melhor compreensão das dinâmicas de circulação pedonal, ciclável e rodoviária; Disponibilização de dados em tempo real para a comunidade e gestores públicos.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 18 contadores e respetivo dashboard de controlo e divulgação	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Monitorização dos resultados	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Monitorização dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de contadores instalados	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

**META(S)**

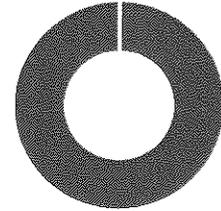
18 contadores instalados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	52700,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	2 300,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	4 600,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>59 600,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

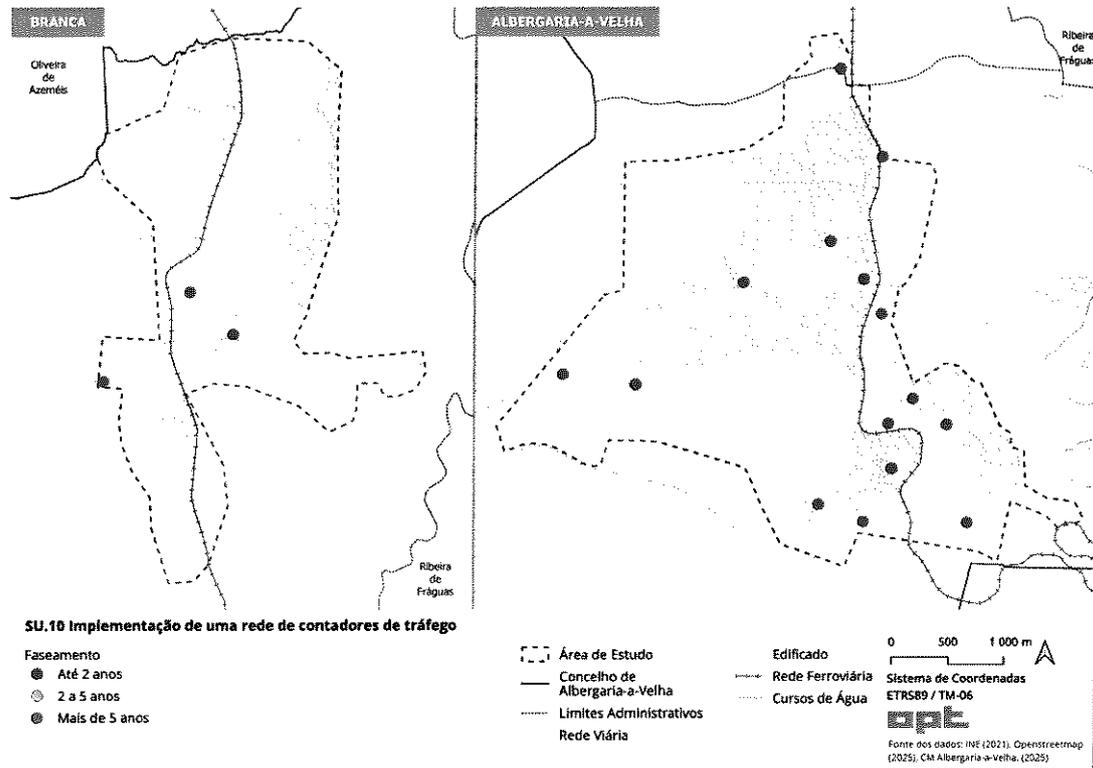


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Média	N.º	SU.11
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.11 Implementação de uma rede de medidores de poluentes atmosféricos e ruído</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A quantificação fiável dos impactos ambientais e na saúde causados pela poluição do ar e ruído é limitada pela falta de dados em tempo real. A instalação de uma rede contínua de monitorização nos principais eixos viários permitirá obter informação precisa para orientar a gestão do PMUS e apoiar políticas públicas de mitigação, como zonas de baixas emissões e infraestruturas verdes. Além disso, a disponibilização destes dados à população aumenta a transparência e fomenta comportamentos sustentáveis.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementar uma rede de sensores para monitorização contínua da qualidade do ar e níveis de ruído nos principais corredores viários de Albergaria-a-Velha. A rede recolherá dados em tempo real que servirão para avaliar o impacto das medidas do PMUS e para ajustar políticas ambientais e de mobilidade. A iniciativa contemplará também a participação da comunidade na recolha e validação dos dados, reforçando a corresponsabilização ambiental.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria na monitorização e conhecimento da poluição atmosférica e sonora; Redução dos níveis de poluição em áreas sensíveis; Contribuição para o cumprimento das metas ambientais e de saúde pública.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 2 sensores e respetivo dashboard de controlo e divulgação	59%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de 6 sensores	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	100%

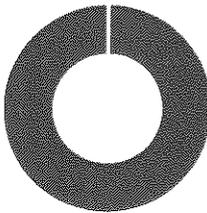
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
N.º de medidores instalados	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
8 medidores instalados	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
-	


<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	26 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	18 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>44 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

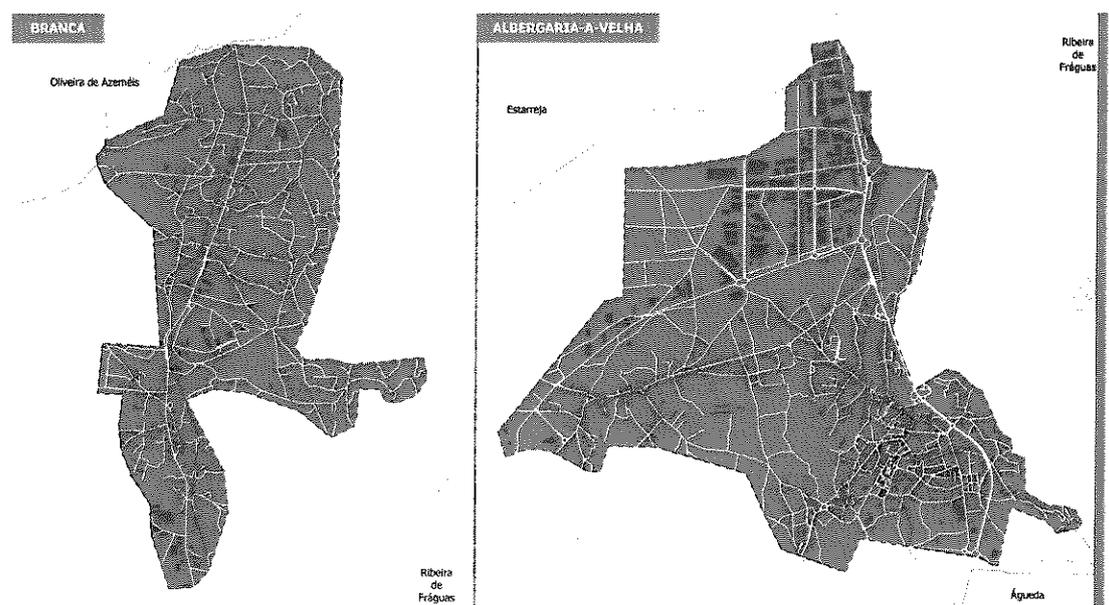


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**SU.11 Implementação de uma rede de medidores de poluentes atmosféricos e ruído**

- Área de Intervenção
- Limite da Área de Estudo
- Edificado
- Concelho de Albergaria-a-Velha
- Limites Administrativos
- Rede Viária (área de estudo)
- Restante Rede Viária
- Rede Ferroviária
- Cursos de Água

0 500 1 000 m

Sistema de Coordenadas  
ETRS89 / TM-06

Fonte dos dados: INE (2021); Openstreetmap (2025); CM Albergaria-a-Velha, (2025)

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	SU. SISTEMA URBANO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	SU.12
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.12 Realização de ações de capacitação para o executivo municipal, das juntas de freguesia e do corpo técnico, no âmbito das políticas de uso do solo e gestão da mobilidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O alinhamento institucional entre executivo municipal, juntas de freguesia e técnicos é fundamental para garantir a implementação consistente das estratégias do PMUS. Capacitar estes atores através de processos participativos e metodologias ativas permite integrar conhecimento técnico e local, promovendo decisões mais eficazes e contextualizadas para a mobilidade sustentável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolver um programa de capacitação que combine sensibilização política e qualificação técnica, utilizando metodologias ativas e ciclos deliberativos. O processo envolverá experiências práticas, como simulações, caminhadas sensoriais e ferramentas participativas, focando tanto a gestão estratégica quanto a atuação técnico-operacional. Esta formação visa fortalecer a capacidade institucional, alinhar a ação política e técnica e aproximar a gestão pública da realidade local.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Fortalecimento da capacidade institucional para executar o PMUS; Implementação de soluções integradas entre urbanismo e mobilidade; Maior proximidade entre gestão pública e população.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Realização de 2 sessões	50%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Realização de 2 sessões	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de sessões realizadas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

4 sessões realizadas

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

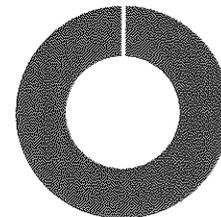
**META(S)**

-
---

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

--	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	10 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	10 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

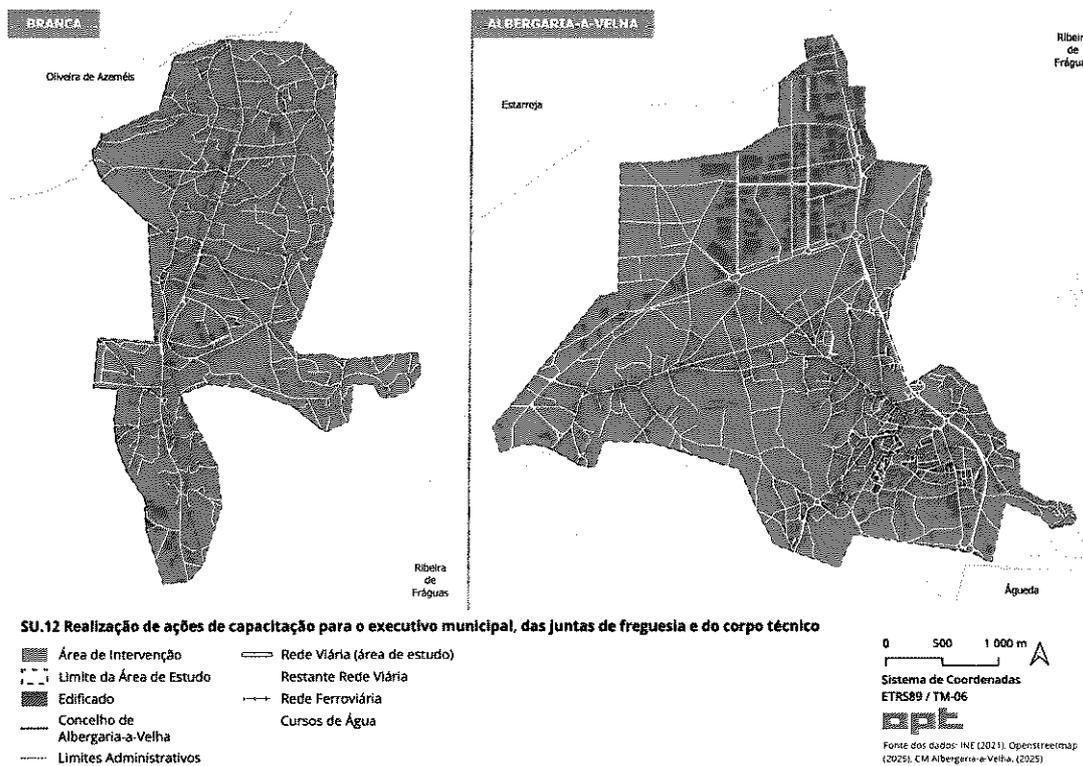


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

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

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	SU. SISTEMA URBANO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	SU.13
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.13 Criação de um programa de sensibilização para as empresas que promovam a mobilidade mais sustentável</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Albergaria-a-Velha, enquanto município com polo industrial significativo e gerador de elevados fluxos de deslocações pendulares diárias, enfrenta o desafio de transformar os hábitos de mobilidade dos trabalhadores e empregadores para modos mais sustentáveis. A transição para uma mobilidade sustentável é fundamental para reduzir o impacto ambiental, melhorar a qualidade de vida e promover a eficiência dos deslocamentos no território.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de um programa municipal destinado à realização de campanhas de sensibilização às empresas do concelho, visando promover o uso de modos de transporte sustentáveis, como a bicicleta e o transporte público, entre os seus colaboradores, bem como de iniciativas que visem a gestão mais eficiente da frota viária, quer dos colaboradores, quer das empresas, de onde são exemplos a criação de plataformas internas de carpooling, da reorganização de frotas ou da implementação de sistemas de gestão de viagens partilhadas.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Aumento da utilização dos modos ativos; Redução da utilização do automóvel; Redução dos índices de congestionamento junto às zonas de atividades económicas; Fortalecimento da colaboração entre o município e o setor empresarial em políticas de mobilidade sustentável.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Implementação do programa	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução do programa	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Execução do programa	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de empresas aderentes	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

N.º crescente

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

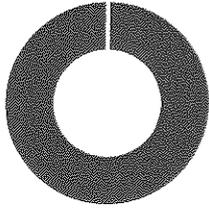
Implementação do programa	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Programa implementado

*Handwritten signatures and initials:*  
8  
[Signature]  
[Signature]  
[Signature]  
[Signature]  
[Signature]

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha; SEMA - Associação Empresarial de Albergaria-a-Velha
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	2 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	3 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	5 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>10 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

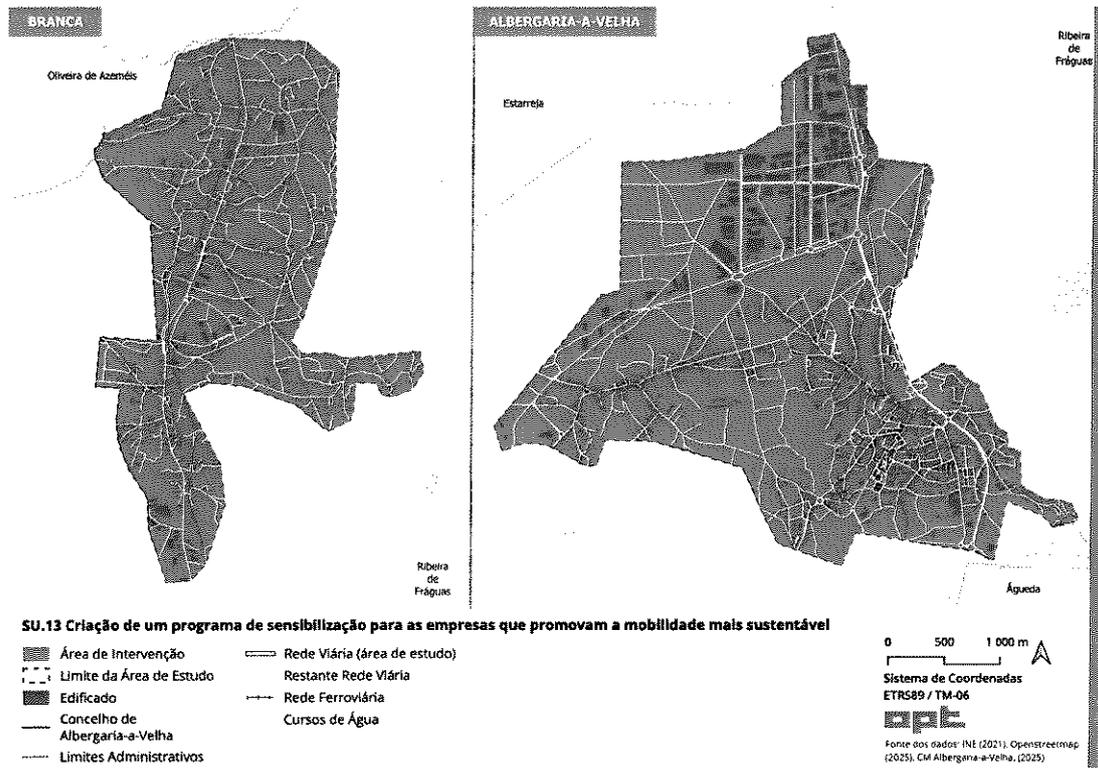


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	N.º	MA.01
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.01 Elaboração de um Plano de Promoção de Acessibilidade Universal</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A acessibilidade universal nos espaços públicos é fundamental para garantir equidade no acesso à cidade e a mobilidade digna para todos, especialmente para grupos vulneráveis como pessoas com deficiência, idosos, crianças e mulheres. Barreiras físicas e sensoriais na malha urbana limitam a autonomia e segurança desses grupos, exigindo uma abordagem estruturante e transversal alinhada com normas nacionais e internacionais.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realizar diagnóstico detalhado das barreiras no espaço público, utilizando metodologias como o Índice de Caminhabilidade (iCam 2.0) para mapear, classificar e priorizar intervenções. Promover consultas participativas com grupos vulneráveis e a sociedade civil para incorporar suas experiências e definir estratégias coletivas. Capacitar equipes técnicas do município para uma abordagem inclusiva e integrada da acessibilidade. Implementar ações temporárias em locais estratégicos para testar soluções de rebaixamentos, reorganização de mobiliário e ampliação de passeios, acompanhadas de monitorização qualitativa e quantitativa.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Identificação e priorização efetiva das barreiras à acessibilidade; Maior participação social na definição das soluções; Fortalecimento e sensibilização da capacidade técnica para desenho urbano inclusivo; Implantação progressiva de intervenções adequadas e aceitas pela população; Consolidação da acessibilidade universal como princípio estruturante da mobilidade urbana.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Elaboração do Plano	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	90%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

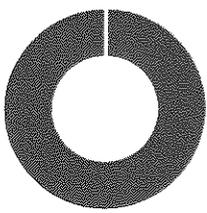
Elaboração do Plano	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Plano elaborado

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €

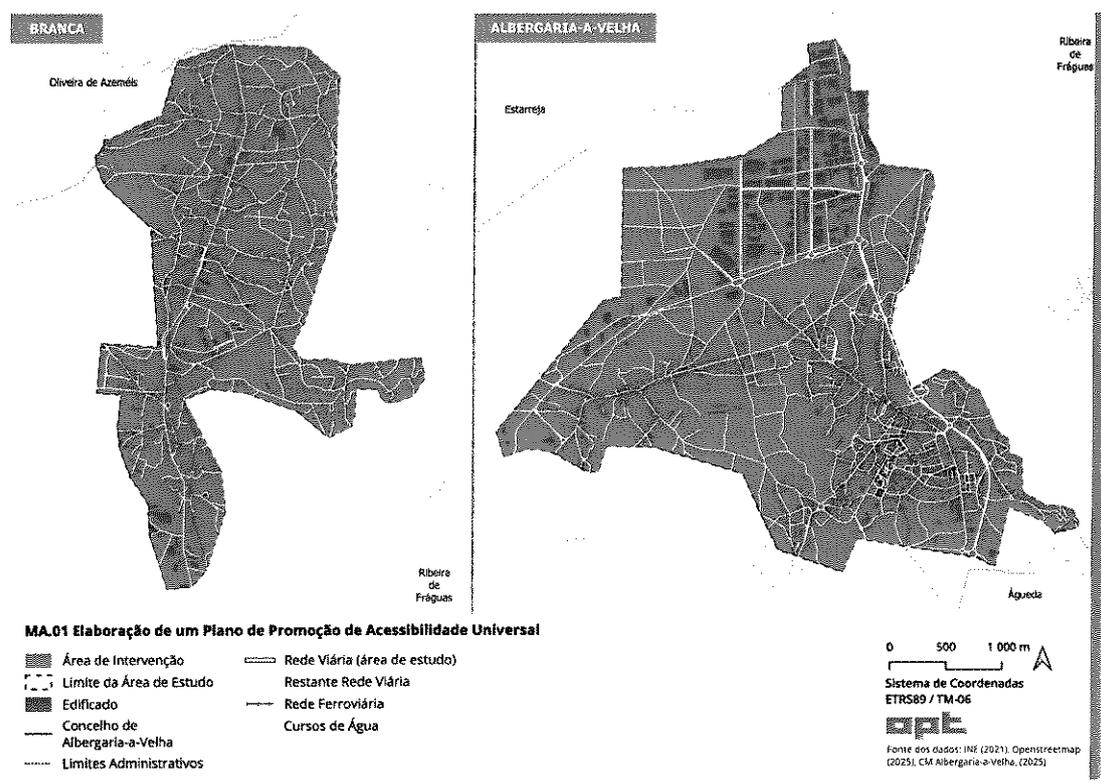


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
<b>ORÇAMENTO MUNICIPAL</b>	15%
<b>OUTRAS FONTES</b>	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecede: MA.02; MA.03; MA.10
------------------------------	-------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	MA.02
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.02 Reforço da infraestrutura pedonal nos locais com carências identificadas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A infraestrutura pedonal adequada é essencial para garantir mobilidade ativa segura, contínua e inclusiva, conforme a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP) e o Plano Nacional de Acessibilidade. O diagnóstico do PMUS identificou lacunas que comprometem a segurança e acessibilidade, especialmente em trajetos para escolas, serviços e transportes, afetando grupos vulneráveis como idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Requalificar e expandir passeios, aplicando princípios de desenho universal, caminhabilidade e inclusão social, para criar percursos pedonais contínuos, confortáveis, seguros e acessíveis. Priorizar os locais identificados no diagnóstico técnico do PMUS, entregando projetos para novos passeios e preparando a integração das diretrizes futuras do Plano de Promoção de Acessibilidade Universal (MA.01).				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da acessibilidade e segurança nos percursos pedonais prioritários; Incentivo à mobilidade ativa e redução do uso do automóvel; Valorização do espaço público como ambiente inclusivo e saudável.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução de 5 000m de passeio	25%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução de 6 200m de passeio	56%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Execução de 9 100m de passeio	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão de passeios criados (km)

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

20 km executados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

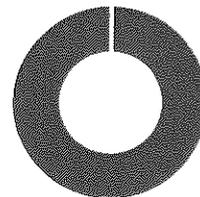
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	62 400,00 €	780 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	109 200,00 €	1 365 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>246 000,00 €</b>	<b>3 075 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO**

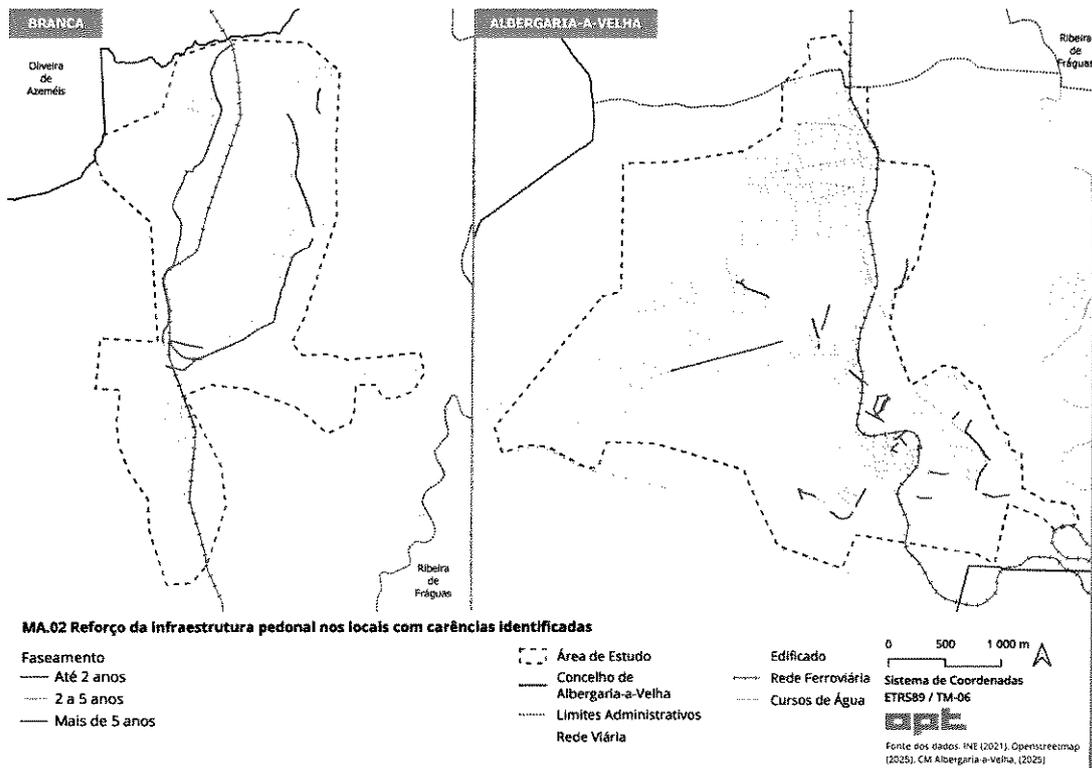
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precede: MA.01; MA.14  
Interdependência: MA.03; CI.03

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





### PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	MA.03
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.03 Intervenção na infraestrutura pedonal do IC2</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O IC2, eixo viário local e regional de Albergaria-a-Velha, apresenta características de via rápida que criam uma barreira física à mobilidade ativa e à coesão urbana. A escassez e má localização dos atravessamentos pedonais, combinada com problemas de sinalização e acessibilidade, compromete o acesso seguro e equitativo a escolas, transportes e serviços, afetando especialmente crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Intervir na melhoria das condições de circulação pedonal ao longo do IC2, adotando soluções ajustadas a cada contexto. As intervenções vão desde a instalação de passadeiras semaforizadas e criação de passeios até ao reperfilamento da via, considerando fatores como densidade populacional, uso do solo, perfil da via, risco de travessias informais, espaço disponível e dependência da mobilidade ativa dos residentes.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da segurança e acessibilidade nas travessias do IC2; Aumento da permeabilidade urbana e coesão territorial; Incentivo à mobilidade ativa e redução de riscos de atropelamento; Soluções adaptadas às especificidades locais, promovendo inclusão e integração urbana.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Criação de 10km de passeio; Instalação de 8 passadeiras sobrelevadas; Instalação de 6 semáforos em passadeiras existentes; Instalação de vedação em 1 local	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de passeio criado (km)  
N.º de passadeiras semaforizadas implementadas;  
N.º de semáforos implementados em atravessamentos existentes;  
N.º de locais sujeitos à instalação de vedação

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

#### META(S)

10km de passeio criado;  
8 passadeiras semaforizadas implementadas;  
6 semáforos instalados em atravessamentos existentes;  
1 local intervencionado com a instalação de vedação

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

#### META(S)

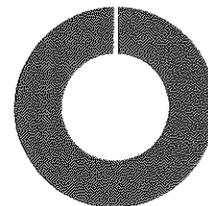
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

 CM Albergaria-a-Velha;  
 Infraestruturas de Portugal

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	128 920,00 €	1 611 500,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>128 920,00 €</b>	<b>1 611 500,00 €</b>

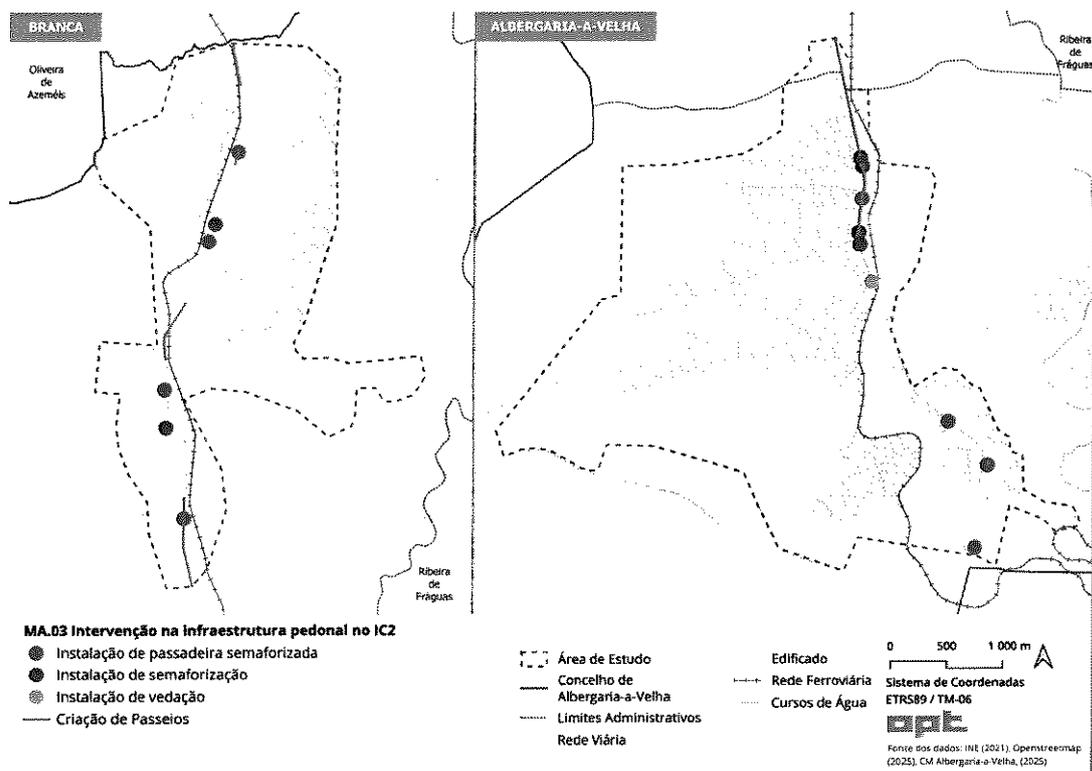

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

ORÇAMENTO MUNICIPAL	0%
OUTRAS FONTES	100%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

 Precede: MA.01  
 Interdependência: MA.02; CI.03

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**


**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	MA.04
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.04 Implementação de um projeto de requalificação urbana, com base em Urbanismo Tático, na Envolvente à Câmara Municipal</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O Urbanismo Tático permite intervenções urbanas temporárias, de baixo custo e rápida execução, concebidas para testar soluções espaciais antes de transformações definitivas. Esta abordagem promove a convivência, a apropriação cidadã do espaço público e a acalmia de tráfego, com forte componente participativa e experimental.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de um projeto piloto de urbanismo tático na área envolvente à Câmara Municipal, incluindo a Alameda 5 de Outubro, a Praça Ferreira Tavares e a Avenida Napoleão Luiz Ferreira Leão. A intervenção seguirá um plano faseado com diagnóstico local, participação comunitária, execução de medidas temporárias (parklets, mobiliário modular, arte urbana, entre outros) e acompanhamento contínuo. O objetivo é testar soluções de acalmia de tráfego, dinamização do espaço público e estímulo à mobilidade ativa.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Teste e validação de soluções urbanas; Fortalecimento da participação da pública; Redução do impacto da presença automóvel na zona central; Criação de um modelo replicável para outras áreas do município; Apoio à tomada de decisão sobre intervenções permanentes, com base em dados e envolvimento comunitário				

*Handwritten signatures and initials on the right margin of the table.*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	1 projeto implementado; Ajuste da intervenção	76%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de projetos implementados	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
1 projeto implementado	

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

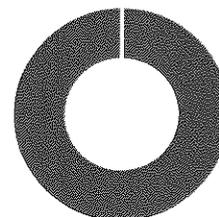
-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
-	

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	2 400,00 €	30 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 200,00 €	15 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>3 600,00 €</b>	<b>45 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

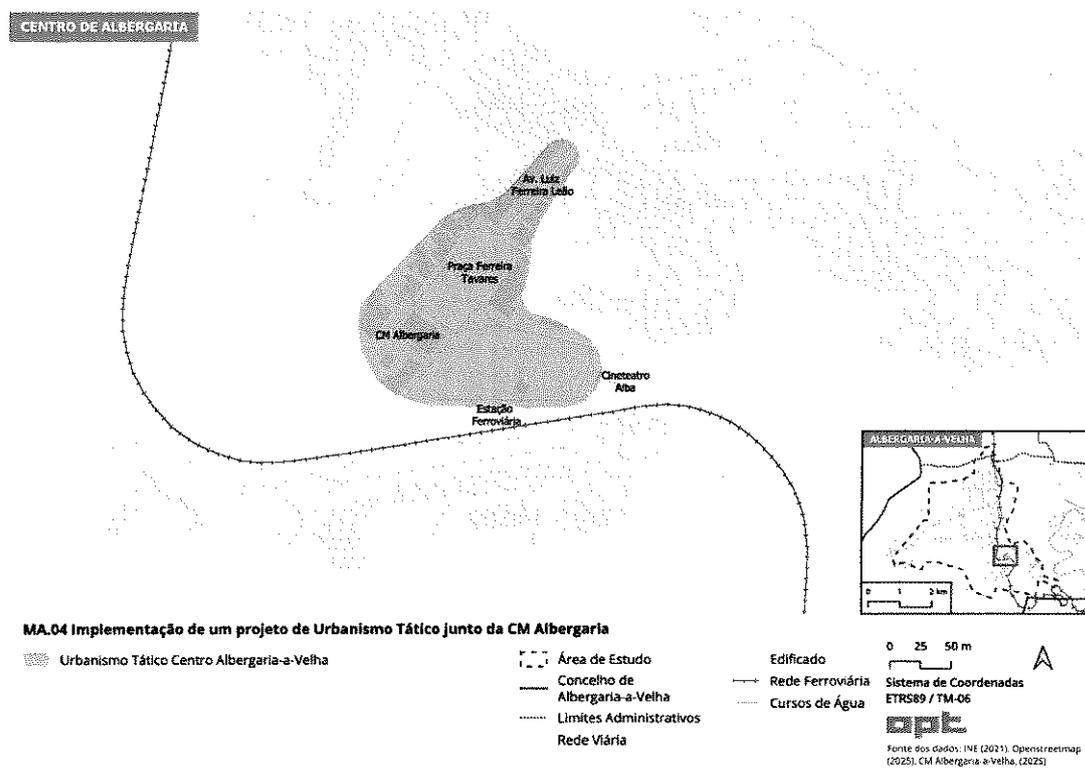
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	MA.05
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.05 Implementação de projetos de Urbanismo Tático na envolvente dos estabelecimentos de ensino</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os entornos escolares concentram fluxos intensos de circulação e apresentam conflitos entre modos de transporte, uso desordenado do espaço público e falta de segurança para os utilizadores mais vulneráveis. O diagnóstico do PMUS identificou estas zonas como prioritárias para a promoção da mobilidade ativa e da segurança viária.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Redesenho dos espaços nos entornos escolares através do urbanismo tático, com envolvimento direto da comunidade escolar. As ações incluem diagnóstico colaborativo, requalificação temporária e avaliação de impacto. A estratégia busca qualificar os acessos, aumentar a segurança viária e promover a mobilidade ativa entre crianças, cuidadores, famílias e comunidade escolar.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da segurança escolar; Estímulo à mobilidade ativa; Fortalecimento dos vínculos entre a comunidade escolar e o território; Redução de conflitos viários nos horários de entrada e saída das escolas; Criação de um modelo replicável para outras zonas escolares do município.				

*Handwritten notes and signatures:*  
 - Top right: "82"  
 - Middle right: "F. J. J." (signature)  
 - Bottom right: "Prestor" (signature)  
 - Further down: "WJ" (signature)  
 - Bottom right: "WJ" (signature)

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	1 projetos implementados; Ajuste das intervenções	27%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	1 projetos implementados; Ajuste das intervenções; Acompanhamento dos resultados	63%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	1 projetos implementados; Ajuste das intervenções; Acompanhamento dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de projetos implementados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

3 projetos implementados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

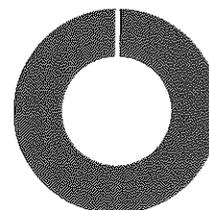
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

 CM Albergaria-a-Velha;  
Agrupamentos Escolares

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>60 000,00 €</b>

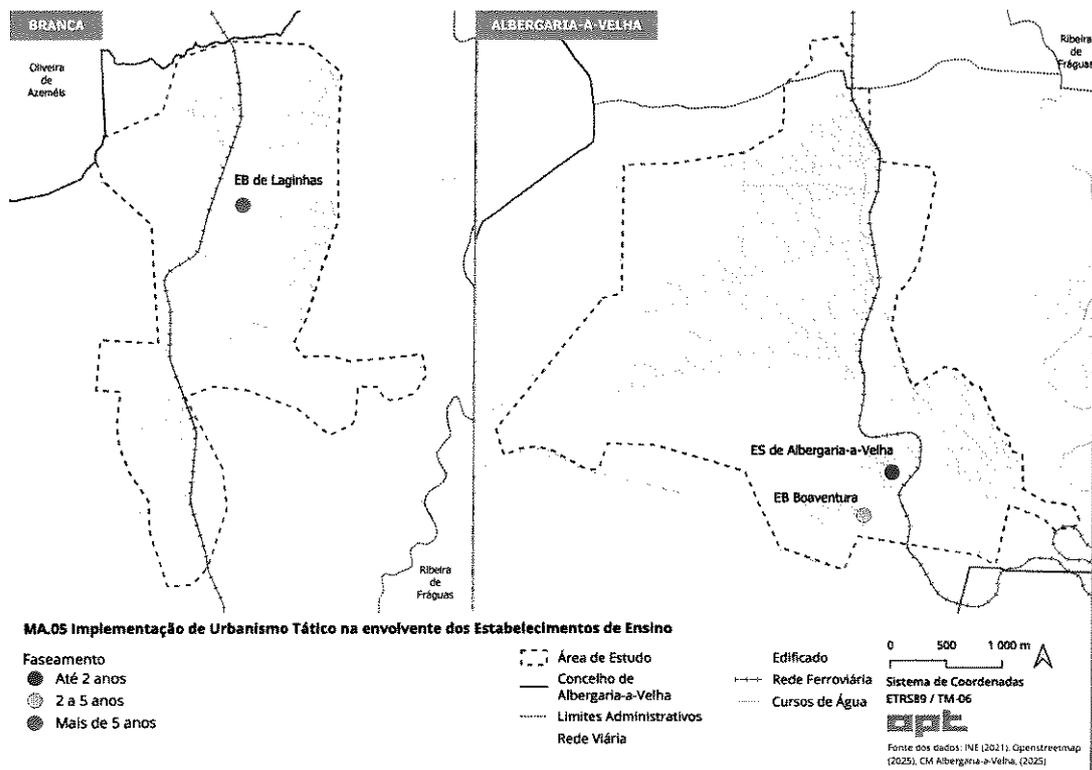

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**


**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	MA.06
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.06 Estruturação de uma rede ciclável</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Apesar do potencial geográfico de Albergaria-a-Velha, a rede ciclável atual é limitada, fragmentada e pouco funcional para deslocações utilitárias. Uma infraestrutura ciclável segura, contínua e interligada é fundamental para tornar a bicicleta uma opção viável de transporte diário e sustentável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento e implementação de uma rede ciclável concelhia estruturada, com hierarquia funcional e conexões estratégicas entre centralidades, zonas residenciais, escolas, interfaces de transporte e áreas económicas. A estratégia prevê também a articulação futura com os municípios vizinhos, reforçando a integração intermunicipal e o alinhamento com a ENMAC 2020-2030 e a rede ciclável da CIRA. A rede será concebida com critérios de segurança, conforto e acessibilidade, promovendo a intermodalidade com o transporte público.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização da bicicleta nas deslocações casa-escola e casa-trabalho; Redução da dependência do automóvel e das emissões de carbono; Integração entre bicicleta e transporte coletivo; Reforço da coesão territorial intra e intermunicipal.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução de 6 600 m de rede ciclável	7%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução de 12 800 m de rede ciclável	64%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Execução de 14 500m de rede ciclável	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão da rede ciclável executada

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

34 km executados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

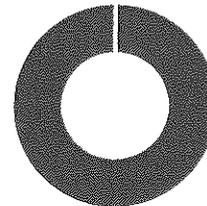
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	18 200,00 €	227 500,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	145 400,00 €	1 817 500,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	91 888,00 €	1 148 600,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>255 488,00 €</b>	<b>3 193 600,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO**

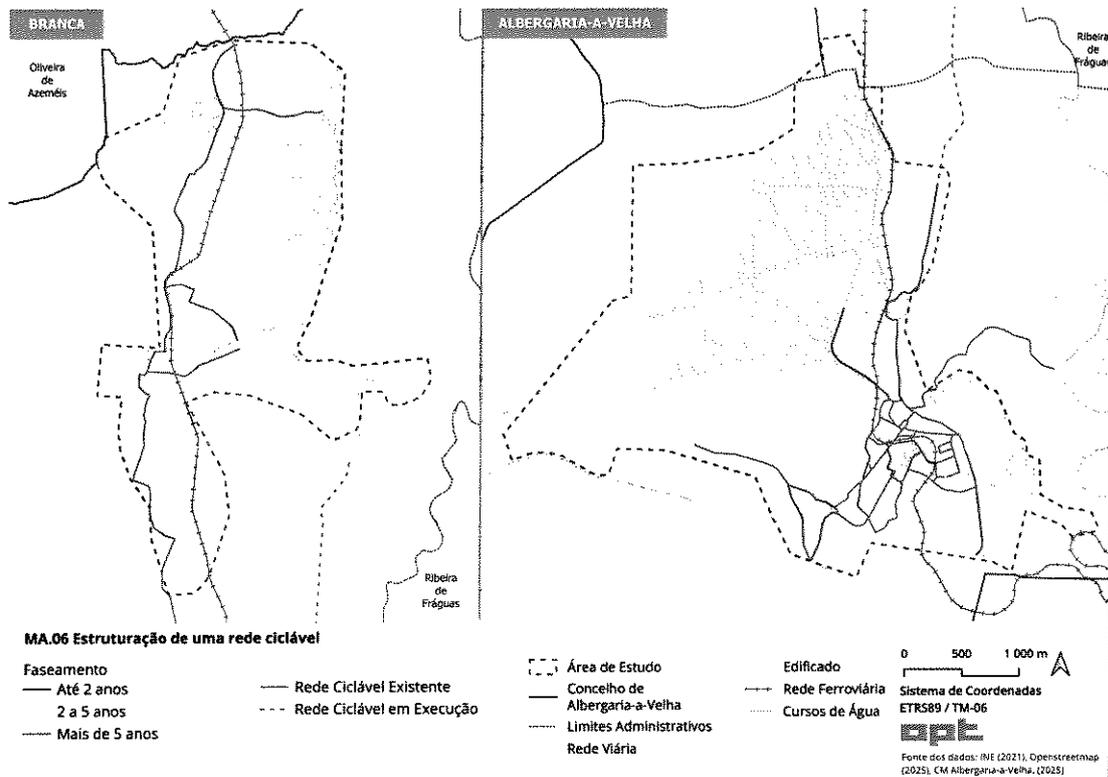
<b>ORÇAMENTO MUNICIPAL</b>	15%
<b>OUTRAS FONTES</b>	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: MA.07; MA.13; CI.03; CI.04; CI.05; CI.10  
Antecede: MA.08; MA.10; MA.11; TP. 08

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	N.º	MA.07
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.07 Reforço da rede para estacionamento de bicicletas nos principais polos geradores</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A criação de uma rede ciclável só poderá garantir sucesso e resultados com a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte à mobilidade ciclável no concelho. Devem existir em nível suficiente para cobrir os vários locais do território, abrangendo equipamentos públicos e grandes geradores de viagens.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Reforço e expansão da rede de estacionamentos para bicicletas, com base em critérios técnicos definidos no Guia do IMT e boas práticas nacionais. A estratégia visa equipar zonas escolares, interfaces de transporte, áreas comerciais, serviços públicos e espaços culturais com suportes seguros, visíveis e de fácil acesso. O desenho das soluções poderá variar conforme o tipo de polo e o volume de utilizadores, sendo incentivada a articulação com iniciativas comunitárias, como oficinas colaborativas e projetos de manutenção participativa.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da infraestrutura de apoio ao uso quotidiano da bicicleta; Maior segurança e conveniência para os utilizadores de modos ativos; Estímulo à cultura da mobilidade ativa e sustentável.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de estacionamento em 4 locais	33%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de estacionamento em 5 locais	75%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Instalação de estacionamento em 3 locais	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Pontos de estacionamento criados

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

12 pontos de estacionamento criados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

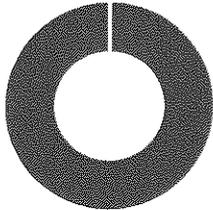
-

**META(S)**

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	4 000,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	5 000,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	3 000,00 €
<b>TOTAL</b>	0,00 €	0,00 €	12 000,00 €

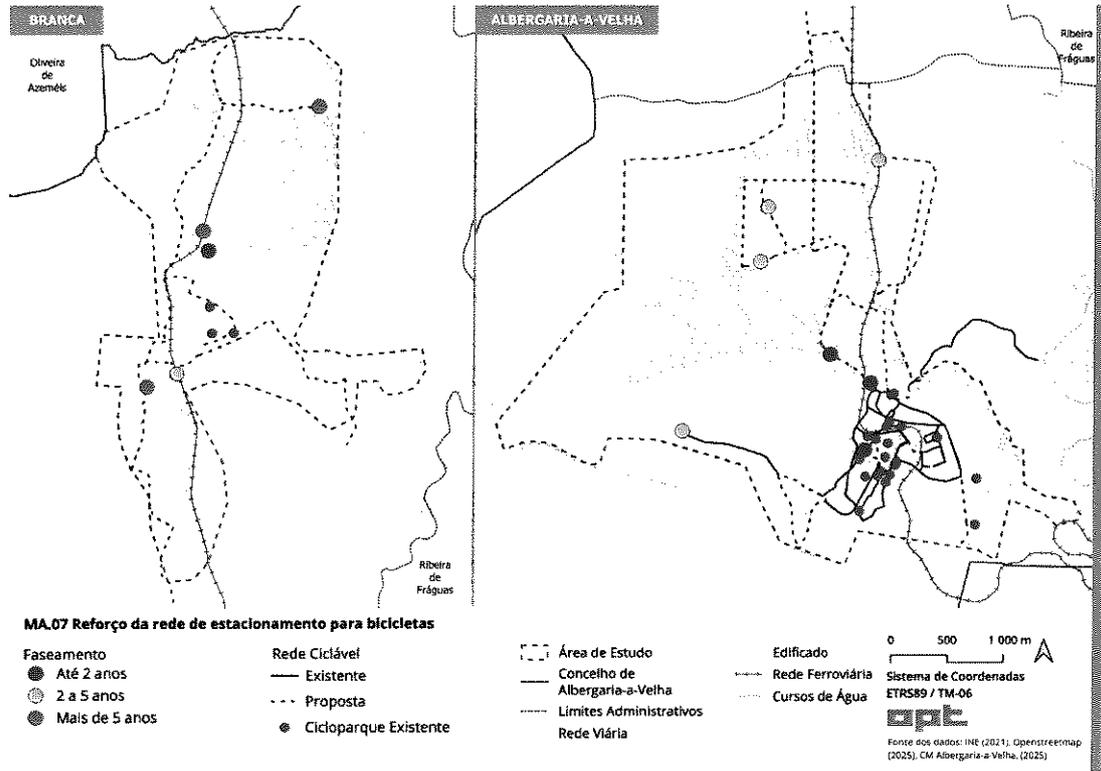


<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
<b>ORÇAMENTO MUNICIPAL</b>	15%
<b>OUTRAS FONTES</b>	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.06; TP.07
------------------------------	--------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	N.º	MA.08
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.08 Expansão da rede eMOBA na área de estudo</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A eMOBA é a rede de bicicletas elétricas partilhadas atualmente em operação em Albergaria-a-Velha. Contudo, encontra-se ainda em fase embrionária, com cobertura limitada e poucas estações em funcionamento, o que reduz a sua utilidade quotidiana, dificulta a articulação com o transporte coletivo e compromete a integração com a futura rede ciclável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	A expansão da rede eMOBA visa aumentar a cobertura territorial, a acessibilidade e a integração intermodal do sistema de bicicletas elétricas partilhadas, atualmente com operação limitada. A ação contempla a instalação de novas estações de estacionamento e carregamento em zonas estratégicas do concelho, incluindo áreas residenciais, polos económicos, estabelecimentos escolares e espaços públicos; o reforço das ligações com os principais pontos da rede de transporte coletivo, como o Centro Coordenador de Transportes e a estação ferroviária da Linha do Vouga; e a promoção da adesão ao sistema por meio de campanhas de sensibilização, ações de formação e programas inclusivos direcionados a diferentes perfis populacionais.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Aumento da quota modal da bicicleta; Redução das emissões de carbono e da dependência do automóvel; Melhoria dos índices de acessibilidade ciclável.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	-	0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de 4 postos eMOBA	67%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Instalação de 2 postos eMOBA	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de postos eMOBA instalados; N.º de utilizadores anuais do eMOBA	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

**META(S)**

6 postos eMOBA instalados; Nº de utilizadores crescente
--

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

**META(S)**

-
---

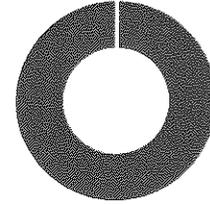
*[Handwritten signatures and notes on the right margin]*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	60 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>90 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO**

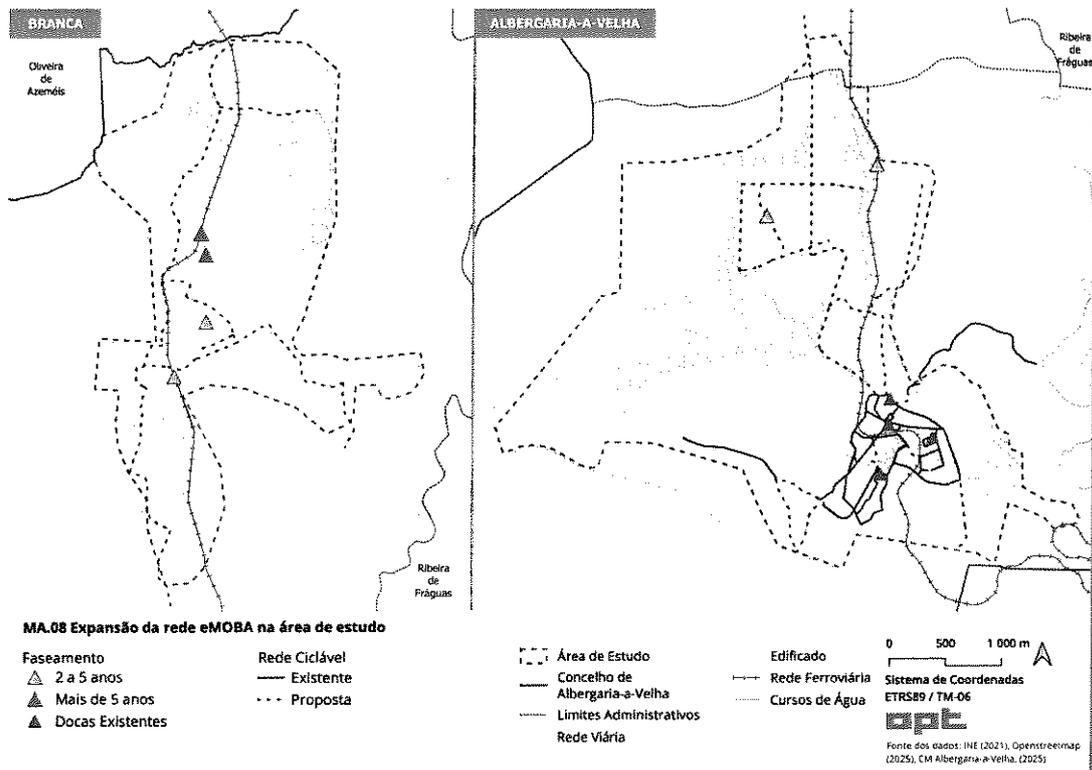
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precede: MA.06

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





## PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Baixa	N.º	MA.09
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.09 Incorporação da eMOBA numa rede regional de bicicletas partilhadas biCIRA</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA) tem um papel central na promoção da mobilidade sustentável entre os 11 municípios da região. Atualmente, o sistema eMOBA está implementado apenas no concelho de Albergaria-a-Velha, com cobertura limitada. O Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro (CIRA, 2022) prevê a criação da biCIRA, uma rede regional de bicicletas partilhadas que visa integrar os sistemas locais sob uma lógica de mobilidade ativa regional.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	A ação propõe acelerar a implementação da biCIRA, garantindo a sua integração com o sistema eMOBA e outros futuros sistemas municipais de bicicletas partilhadas. A proposta estrutura-se em três frentes: (1) coordenação institucional entre CIRA e municípios para a criação de uma governança integrada, definição de corredores cicláveis intermunicipais e políticas tarifárias comuns; (2) desenvolvimento de interoperabilidade tecnológica e tarifária, assegurando o uso partilhado da rede com os mesmos meios de acesso (app, QR code, cartão) e um sistema de tarifação unificado; (3) planeamento da continuidade física da rede ciclável e das estações entre concelhos, garantindo ligação com outros modos de transporte e a promoção de programas dirigidos a públicos estratégicos, como residentes, estudantes e turistas.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento do uso da bicicleta; Redução da utilização do automóvel; Redução das emissões de carbono e promoção da mobilidade ativa entre municípios; Maior adesão da população à micromobilidade, com acesso equitativo em toda a região.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do Sistema	20%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento e Monitorização	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento e Monitorização	100%

### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-
---

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

### META(S)

-
---

### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Implementação do sistema
--------------------------

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

### META(S)

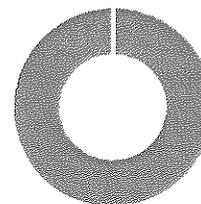
Sistema implementado
----------------------

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	8 400,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	12 600,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	21 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>42 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

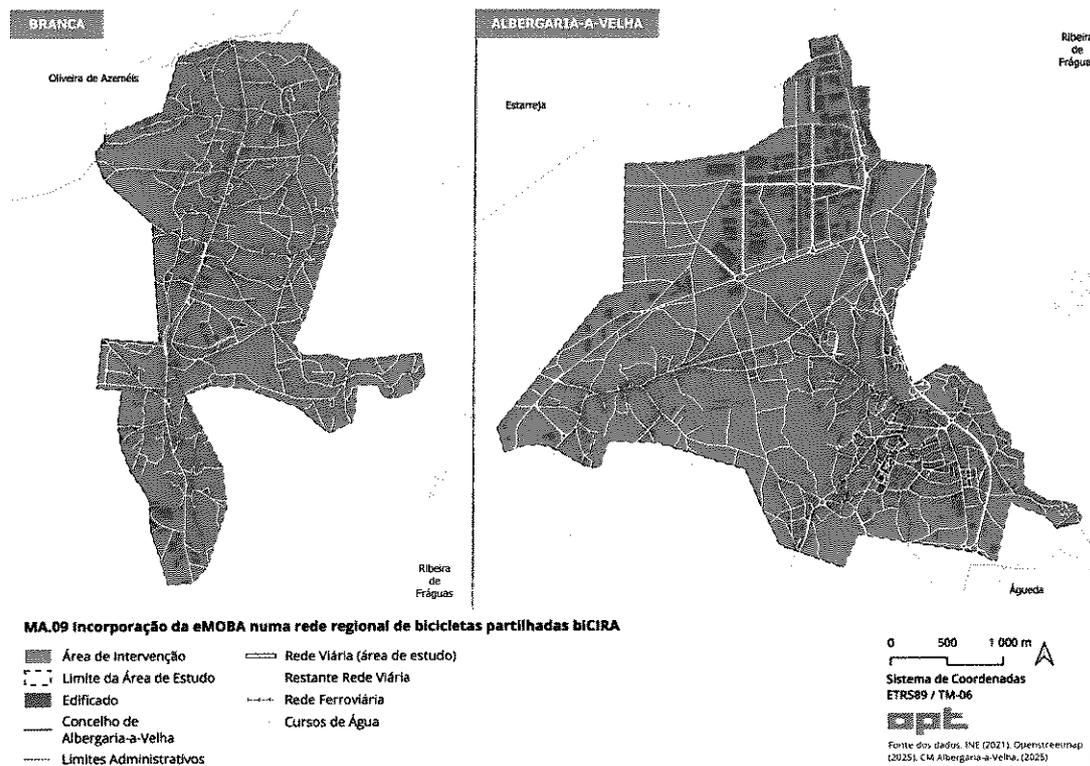
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precede: MA.12

**Nota:** Considera-se que esta ação será implementada no âmbito do PIMTRA, elaborado pela CIRA. Os valores apresentados correspondem ao investimento do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Baixa	N.º	MA. 10
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.10 implementação de sistemas de sinalética pedonal e ciclável de orientação</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Atualmente, há pouca sinalização viária voltada para os ciclistas, refletindo a falta de preocupação com a orientação específica para a mobilidade ciclável. Esta continua subordinada à lógica do código de circulação pensado originalmente para o automóvel, que privilegia percursos mais rápidos em detrimento dos mais curtos, de acordo com os sentidos de trânsito estabelecidos. Como resultado, caminhos exclusivos para bicicletas são muitas vezes ignorados, o que pode levar ao aumento das distâncias percorridas. A sinalização existente segue a lógica da circulação motorizada, não atendendo de forma adequada às necessidades dos ciclistas e peões. A ausência de um sistema dedicado de sinalética ciclável e pedonal compromete a eficiência dos modos de transporte ativos, reforça a dependência do automóvel e reduz a legibilidade do espaço público.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um sistema de sinalética ciclável, com um estudo prévio para o desenvolvimento de uma marca relacionada com a imagem do município, diagnosticando quais os melhores locais para a sua implementação e os destinos/locais de interesse de maior importância a serem considerados na rede ciclável municipal. O desenvolvimento deste sistema de sinalização encontra-se fortemente articulado com a criação de uma rede ciclável urbana eficiente. Como tal, nas principais interseções da rede ciclável deverão ser implementados elementos de sinalização direcional, indicando os principais destinos e distâncias (em metros ou minutos) a percorrer.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da orientação e legibilidade dos percursos cicláveis e pedonais no espaço público; Promoção da mobilidade ativa e da autonomia de todos os cidadãos; Redução da dependência do automóvel e incentivo à utilização de modos sustentáveis; Maior articulação entre os modos ativos e o sistema de transporte público.				

*Handwritten signatures and initials on the right margin of the table.*

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 15 elementos de sinalética ciclável de orientação; Instalação e 5 elementos de sinalética ciclável e pedonal de orientação	91%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de 7 elementos de sinalética ciclável de orientação	97%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Instalação de 4 elementos de sinalética ciclável de orientação	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de elementos de sinalética instalados	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

26 elementos de sinalética instalados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

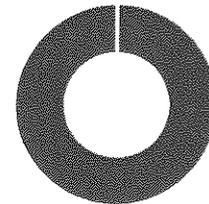
-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	17 250,00 €
DE 2 A 5 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	1 050,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	600,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>18 900,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

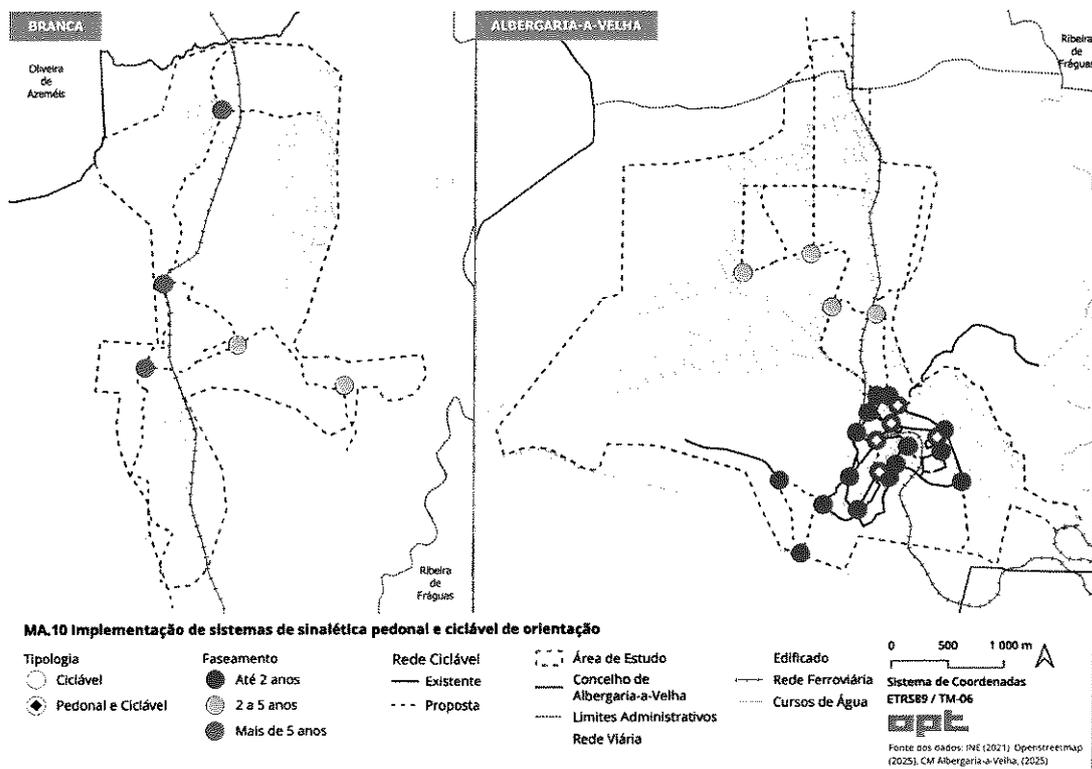
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precede: MA.01; MA.06

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	N.º	MA.11
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.11 Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A micromobilidade, caracterizada por veículos leves com propulsão elétrica e velocidades inferiores a 25 km/h, tem vindo a transformar os padrões tradicionais de mobilidade urbana, oferecendo alternativas não poluentes e eficazes para deslocações curtas. Contudo, o seu uso crescente tem gerado desafios, como acidentes com peões, conflitos no espaço público e ocupação indevida de vias e passeios, em grande parte devido à ausência de uma regulamentação local específica que oriente a operação destes veículos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de um Regulamento Municipal dedicado à micromobilidade, aplicável a veículos particulares e de sistemas partilhados, que estabeleça normas claras para a sua utilização no concelho. O regulamento definirá aspetos essenciais como horários de operação, zonas autorizadas para estacionamento, limites máximos de veículos, modalidades de pagamento, áreas permitidas para circulação, obrigações de partilha de dados pelos operadores com o município, além de mecanismos de fiscalização e gestão. Este documento também identificará zonas prioritárias para a expansão do sistema, considerando o centro urbano de Albergaria-a-Velha como área propícia para implementação inicial.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Regulação clara e adaptada à realidade local para a micromobilidade; Redução de conflitos e sinistros envolvendo veículos de micromobilidade; Melhoria da convivência entre diferentes modos de transporte no espaço público; Estímulo à operação ordenada e segura de sistemas de partilha de micromobilidade.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Elaboração do Regulamento	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados e respetivo cumprimento	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Acompanhamento dos resultados e respetivo cumprimento	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
N.º de infrações registadas por ano	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Análise dos Relatórios das forças de segurança

META(S)	
Redução gradual desde o primeiro ano de reporte	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Implementação do Regulamento para a Micromobilidade	

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
META(S)	
Regulamento implementado	

*[Handwritten signatures and initials in the right margin]*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

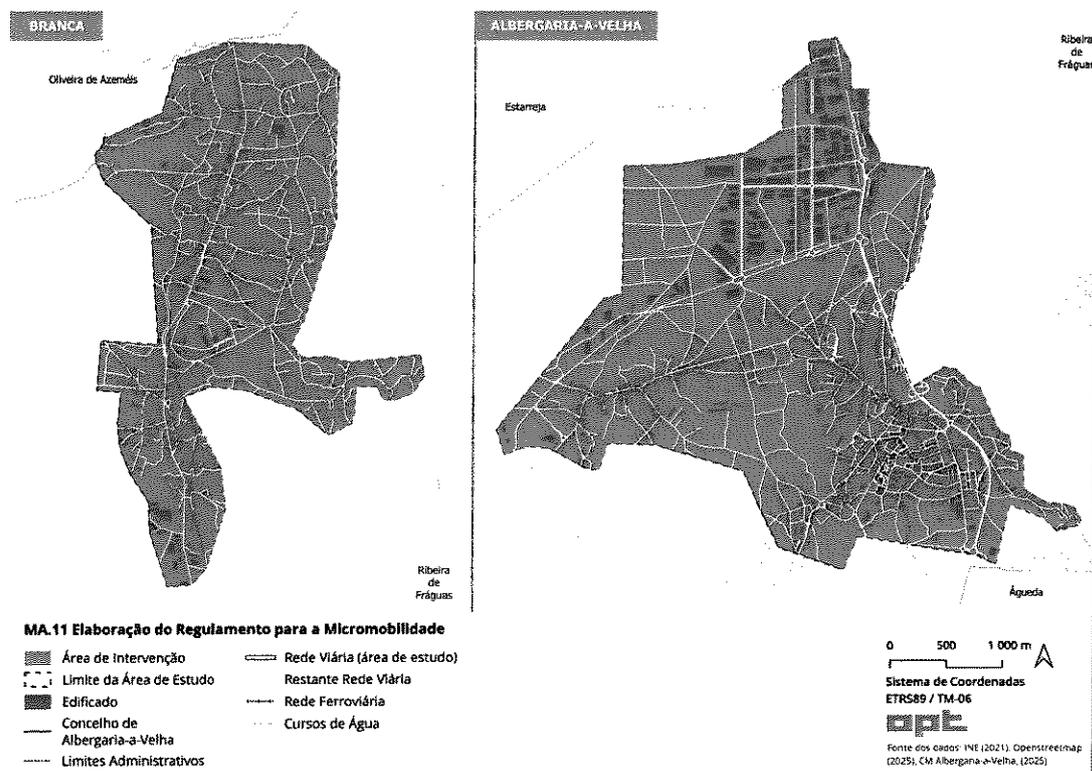
**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

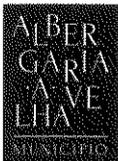
ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Antecede: MA.09

**Nota:** Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**




## PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	N.º	MA.12
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.12 Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedibus e Bikebus) pela população escolar</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A promoção de hábitos de mobilidade sustentável desde a infância tem impactos duradouros e profundos na mudança de comportamentos, conforme reconhecido internacionalmente. A comunidade escolar é, portanto, o público-alvo prioritário para campanhas que incentivem a utilização dos modos ativos, contribuindo para a saúde, segurança e autonomia das crianças e jovens, além de reduzir a dependência do transporte motorizado.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de uma estratégia integrada de promoção dos modos ativos em todos os estabelecimentos de ensino do concelho, incluindo iniciativas de "Pedibus" para alunos do 1º ciclo, com rotas supervisionadas que recolhem estudantes ao longo do percurso até à escola, e "Bikebus" para os níveis superiores, onde o percurso pedonal é substituído pelo ciclável devido à maior autonomia dos alunos. A ação será complementada por atividades lúdicas e didáticas, como competições inter-turmas com prémios para os hábitos mais sustentáveis, criação de um sistema anual de aluguer de bicicletas para estudantes, e ações educativas sobre o uso da bicicleta e o Código da Estrada, com simulações práticas nas escolas. A sensibilização abrangerá professores, monitores, estudantes e encarregados de educação, promovendo também a aprendizagem da condução responsável e o respeito pela partilha do espaço público.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	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
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Realização de Campanhas	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Realização de Campanhas	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Realização de Campanhas	100%

### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

N.º de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos;  
N.º de estudantes utilizadores dos modos ativos nos movimentos pendulares no concelho

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Realização de inquéritos escolares anuais
-------------------------------	---

### META(S)

Realização de 10 campanhas;  
1000 estudantes utilizadores de modos ativos nos movimentos pendulares

### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

### META(S)

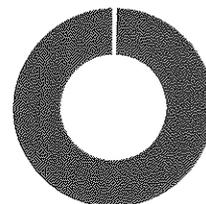
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Agrupamentos Escolares

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	4 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	6 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	10 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

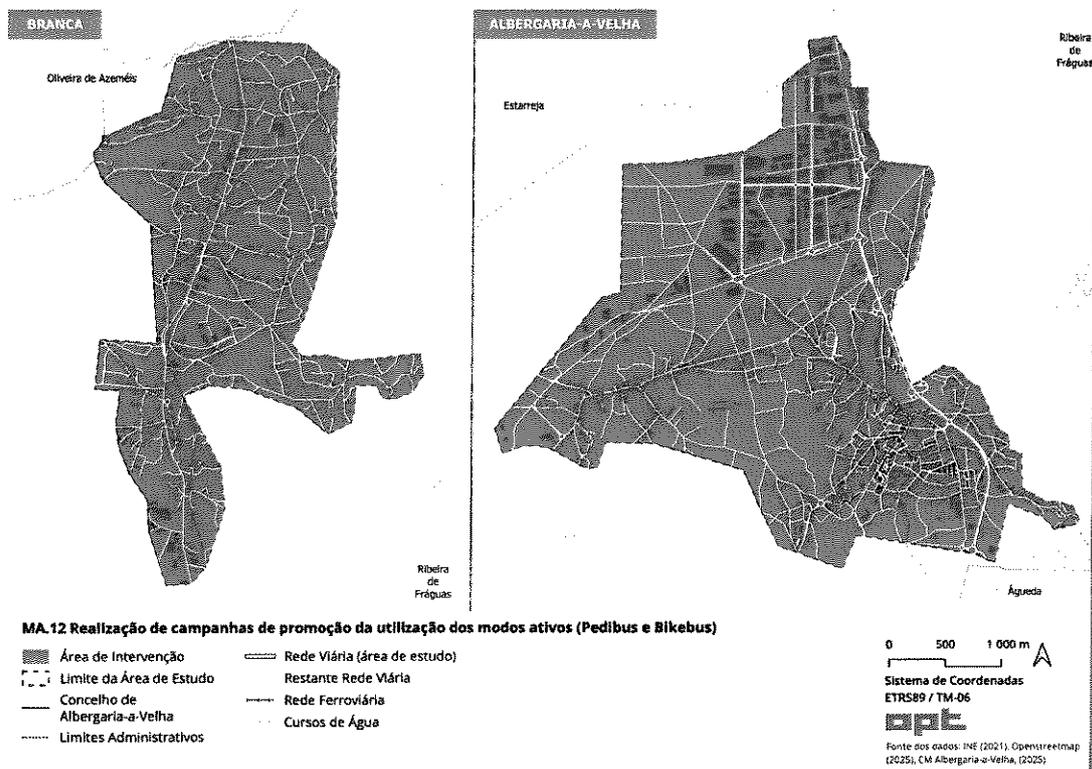
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: MA.06

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.01
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.01 Reforço da oferta da Busway na hora de ponta nas linhas de maior frequência</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Um sistema de transporte público de sucesso é caracterizado pela satisfação das necessidades dos seus utilizadores, ligando eficientemente os principais polos de procura. Atualmente, em Albergaria-a-Velha, o serviço contempla 10 linhas intermunicipais e inter-regionais e 6 linhas municipais, das quais apenas parte opera nos aglomerados em estudo. O diagnóstico do PMUS identificou que 43,2% da população dispõe de serviço de baixa frequência, enquanto 25,0% não está coberta por qualquer transporte público, valores que pioram durante as férias escolares.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Esta ação propõe o reforço da oferta da Busway nas horas de ponta da manhã, focando-se nas linhas com maior frequência, para aumentar a atratividade do transporte público e atender melhor às necessidades da população local, como a Linha 16 (Aveiro – Oliveira de Azeméis), que já apresenta níveis elevados de utilização. O objetivo é otimizar o serviço, promovendo uma alternativa mais competitiva face ao uso individual do automóvel nas deslocações pendulares diárias. O reforço da oferta deve considerar a gestão eficiente dos horários, aumento da frequência e adequação da capacidade dos veículos.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Redução dos índices de congestionamento; Maior competitividade do transporte público face ao uso do automóvel; Contribuição para a redução de emissões e melhoria da mobilidade sustentável.				

*Handwritten signatures and initials on the right margin.*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Reforço da oferta	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Implementação e monitorização dos resultados	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Implementação e monitorização dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Produção quilométrica anual na linha 16 da Busway;  
N.º de passageiros transportados anualmente na linha 16

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** | Análise dos dados reportados pelo operador

**META(S)**

Aumento da produção quilométrica anual face ao ano base;  
Aumento do número de passageiros transportados anualmente face ao ano base

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** | -

**META(S)**

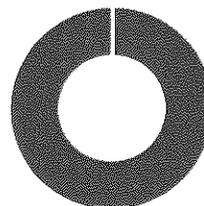
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Busway;  
CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	13 366,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	20 049,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	33 415,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>66 830,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

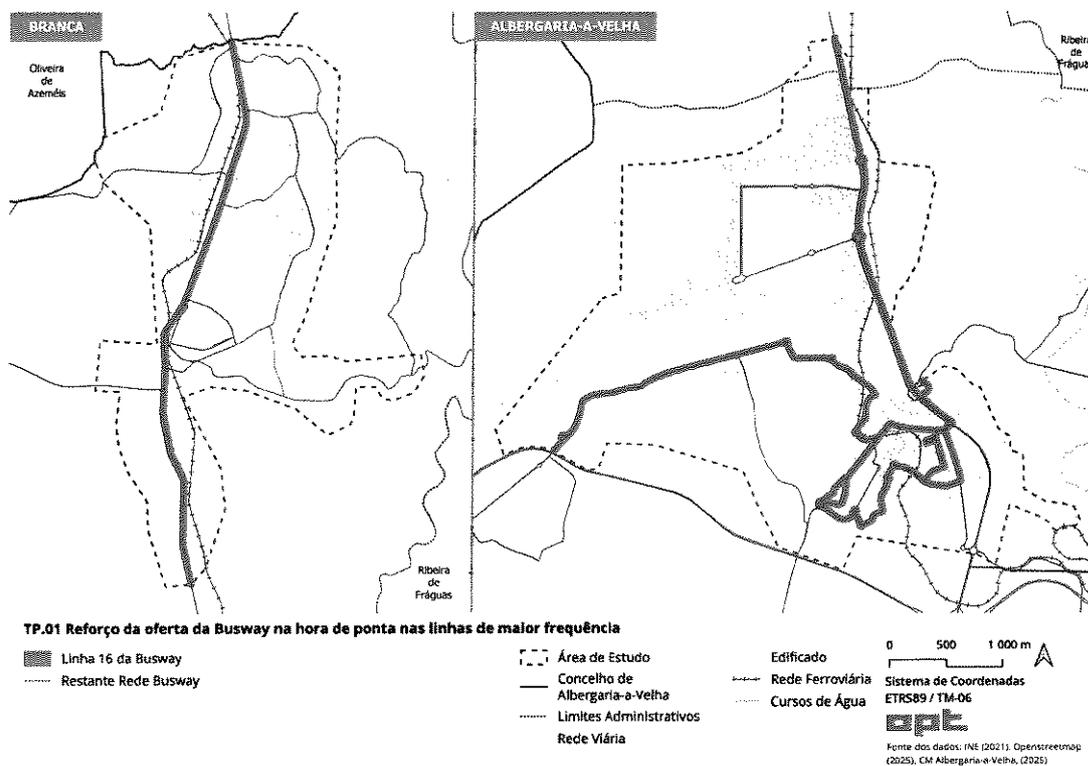
ORÇAMENTO MUNICIPAL	0%
OUTRAS FONTES	100%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: TP.02; TP.03

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.02
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.02 Reforço da oferta da Busway nos períodos de final da tarde e início da noite</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Embora o reforço da oferta da Busway nas horas de ponta seja fundamental, verifica-se a necessidade de ampliar a disponibilidade de autocarros nos períodos do final da tarde e da noite. Isto porque uma parte da população, especialmente trabalhadores em turnos diferenciados — principalmente na Zona Industrial — carece de serviço público adequado para os seus horários, especialmente nos turnos noturnos. A ausência de transporte nestes períodos compromete a mobilidade destes trabalhadores e pode incentivar o uso do transporte individual.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de uma oferta alargada da Busway nos períodos de final de tarde e noite, ajustada aos horários de entrada e saída dos turnos laborais, com especial atenção às necessidades da zona industrial. A ação será precedida por um estudo de viabilidade operacional e económica, envolvendo sessões participativas com empresas, trabalhadores e operadores, com o objetivo de mapear padrões de mobilidade específicos e adequar os horários das linhas existentes ou criar novos serviços dedicados. O reforço da oferta será estruturado de forma a garantir ligações seguras, confortáveis e fiáveis para o início e término dos turnos, promovendo a mobilidade coletiva como uma alternativa real e funcional ao transporte privado, independentemente do horário de trabalho.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Ampliação da oferta de transporte público rodoviário para horários fora da ponta convencional; Melhoria da acessibilidade ao transporte para trabalhadores em horários diferenciados; Aumento da confiança e utilização do transporte coletivo em horários noturnos; Redução do recurso ao transporte individual motorizado em horários alternativos; Fortalecimento da mobilidade sustentável no município.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Realização do estudo de viabilidade; Reforço da oferta	31%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Implementação e monitorização dos resultados	57%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Implementação e monitorização dos resultados	100%

<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>	
Produção quilométrica anual da Busway; N.º de passageiros transportados anualmente pela Busway	

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Análise dos dados reportados pelo operador
-------------------------------	--

<b>META(S)</b>	
Aumento da produção quilométrica anual face ao ano base; Aumento do número de passageiros transportados anualmente face ao ano base	

<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>	
Realização de estudo de viabilidade	

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

<b>META(S)</b>	
Estudo elaborado	

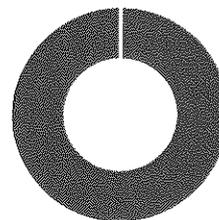
*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Busway;  
CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	24 600,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	36 900,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	61 500,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>123 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

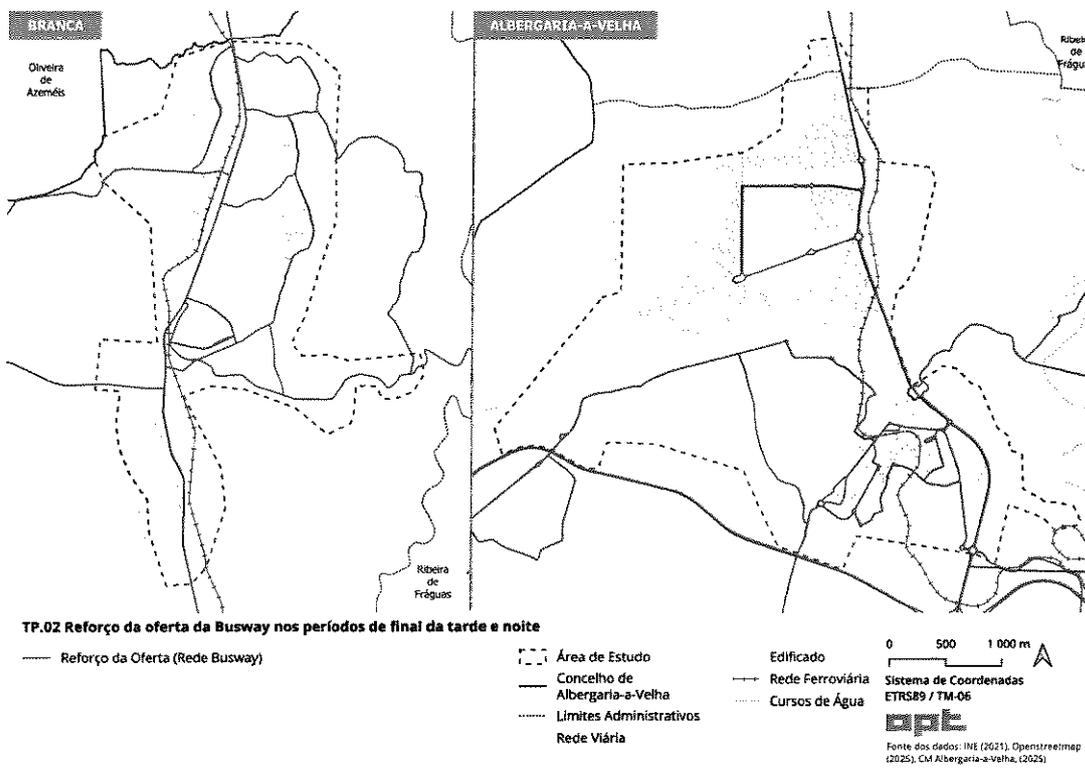
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: TP.01; TP.03

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.03
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.03 Realização de inquérito de satisfação aos utilizadores do transporte público no município de Albergaria-a-Velha</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Uma das melhores formas de avaliar a qualidade de um serviço de Transporte Público passa por conhecer a opinião dos utilizadores. Através da elaboração de inquéritos de satisfação regulares é possível recolher informação relativa a um grande número de fatores com impacto na experiência do utilizador, como é o caso da pontualidade, regularidade, conforto, limpeza, segurança, informação ao público, entre outros. A recolha desta informação permite, através da identificação de padrões e tendências, delinear de seguida um plano de intervenção.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de um inquérito de satisfação direcionado aos utilizadores dos serviços de transporte público do município de Albergaria-a-Velha, em articulação com a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA), enquanto autoridade de transportes, e com os operadores envolvidos, nomeadamente a Busway e a CP Comboios de Portugal. O levantamento deverá avaliar diversos domínios da experiência de utilização e será acompanhado da análise dos resultados e da elaboração de um plano de ação corretiva e de melhoria contínua, a ser partilhado com os operadores e com a comunidade.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Obtenção de dados precisos e atualizados sobre a perceção dos utilizadores; Identificação de pontos fortes e áreas de melhoria no serviço de transporte; Maior incentivo para a utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Aumento da qualidade do serviço entre os modos de transporte público.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de inquéritos de satisfação realizados

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

5 inquéritos de satisfação realizados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Nível de satisfação dos utilizadores do Transporte Público

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

Avaliação dos questionários direcionados aos utilizadores do Transporte Público

**META(S)**

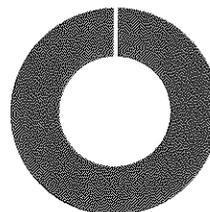
Aumento progressivo dos níveis de satisfação

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro;  
Busway;  
CP

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	6 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	9 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>30 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

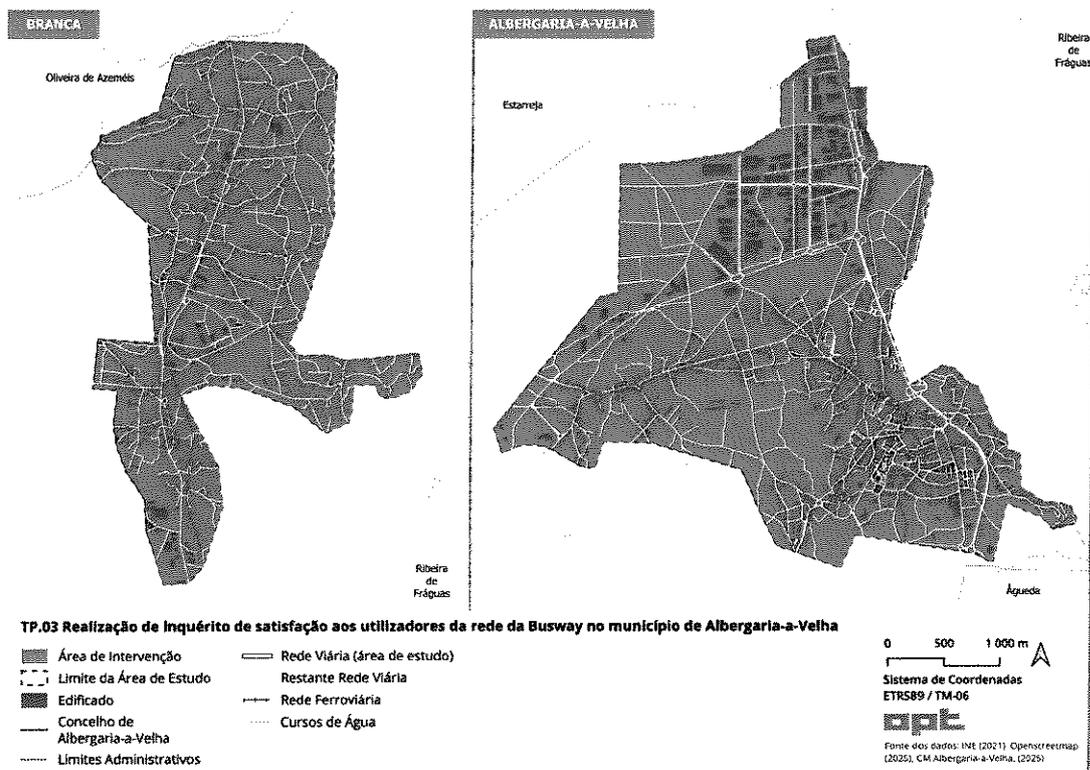
ORÇAMENTO MUNICIPAL	0%
OUTRAS FONTES	100%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: TP.01; TP.03; TP.04

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





## PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.04
<b>AÇÃO</b>	TP.04 Redefinição da oferta do Albus				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O serviço municipal de transporte público Albus funciona como complemento à rede intermunicipal e regional operada pela Busway, assegurando ligações de proximidade entre localidades do concelho de Albergaria-a-Velha e o centro urbano. Atualmente, o Albus apresenta uma oferta diferenciada consoante o dia da semana, e apesar do alcance já significativo deste serviço, persistem algumas zonas sem qualquer tipo de cobertura de transporte coletivo, o que limita o acesso das populações residentes a soluções de mobilidade pública eficientes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Redefinição e expansão da rede Albus com o objetivo de aumentar a cobertura territorial e garantir um serviço mais regular e previsível ao longo da semana. A ação inclui a reconfiguração dos itinerários e horários de forma a incluir as localidades atualmente não servidas, promovendo ligações eficazes ao centro do município, polos de emprego, serviços e pontos de interconexão com a rede da Busway. Propõe-se a homogeneização dos horários ao longo dos dias úteis, reduzindo a variabilidade na operação e aumentando a legibilidade da oferta para os utilizadores. Esta redefinição deverá ser acompanhada pela revisão da informação ao público, da sinalética nas paragens e da articulação com outros modos de transporte. Deverá também ser garantida a articulação com o contrato de concessão da Busway.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Expansão da rede de transporte coletivo municipal para zonas atualmente excluídas; Redução da dependência do transporte individual; Aumento da equidade territorial no acesso ao transporte público; Melhoria da legibilidade e previsibilidade do serviço, com operação mais regular ao longo da semana.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	-	-
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	-
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Implementação e monitorização	100%

### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Produção quilométrica anual do Albus;  
N.º de passageiros transportados anualmente pelo Albus

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

### META(S)

Aumento da produção quilométrica anual face ao ano base;  
Aumento do número de passageiros transportados anualmente face ao ano base

### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

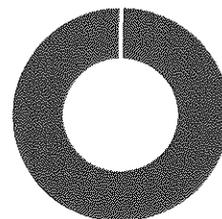
### META(S)

-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Busway

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	80 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>80 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

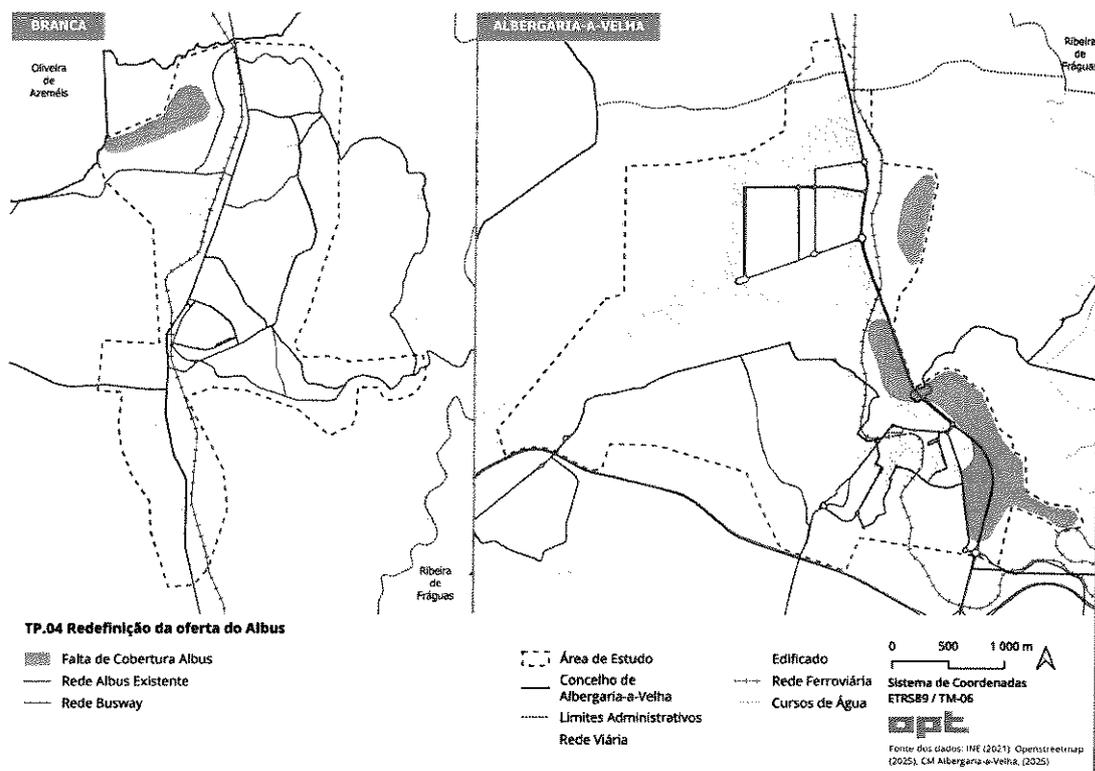
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: TP.03

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.05
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.05 Intervenção na infraestrutura de paragens de autocarro</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As paragens ou abrigos são a imagem de todo e qualquer serviço de transporte público, sendo basilares na experiência do utilizador, quer sejam os que utilizam com regularidade, quer na decisão de potenciais utilizadores futuros. A melhoria na qualidade do serviço prestado deve, antes de qualquer aumento na velocidade do transporte ou frequências do mesmo, passar pelas condições de espera e de acesso às paragens, garantindo as melhores condições para quem aposta nesta alternativa, sendo também disso exemplo a criação de interfaces intermodais.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Requalificação e expansão da infraestrutura de paragens de autocarro, com a instalação de abrigos e mobiliário urbano adequado à morfologia do espaço público, bem como a criação de novas paragens nos locais identificados como prioritários no diagnóstico. A intervenção será adaptada às condições físicas de cada local, podendo incluir abrigos tradicionais, modelos em "L" invertido ou coberturas minimalistas que não obstruam a visibilidade dos autocarros. Todas as novas paragens com abrigo deverão incluir mapas esquemáticos da operação e elementos de acessibilidade universal.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público; Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público; Melhoria da atratividade e conforto no acesso ao transporte público; Redução das assimetrias entre as diferentes paragens do território; Facilitação da leitura da rede e dos horários de transporte público.				
<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>			
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 8 abrigos; Instalação de 13 postaletes	50%			
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de um hub da mobilidade	100%			
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Monitorização dos resultados	100%			
<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>					
N.º de abrigos instalados; N.º de postaletes instalados					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
8 abrigos instalados; 13 postaletes instalados; 1 hub de mobilidade instalado					
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>					
-					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
-					

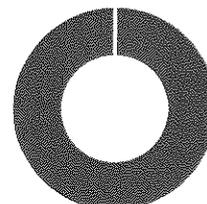
*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

 CM Albergaria-a-Velha;  
 CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	34 210,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>34 210,00 €</b>

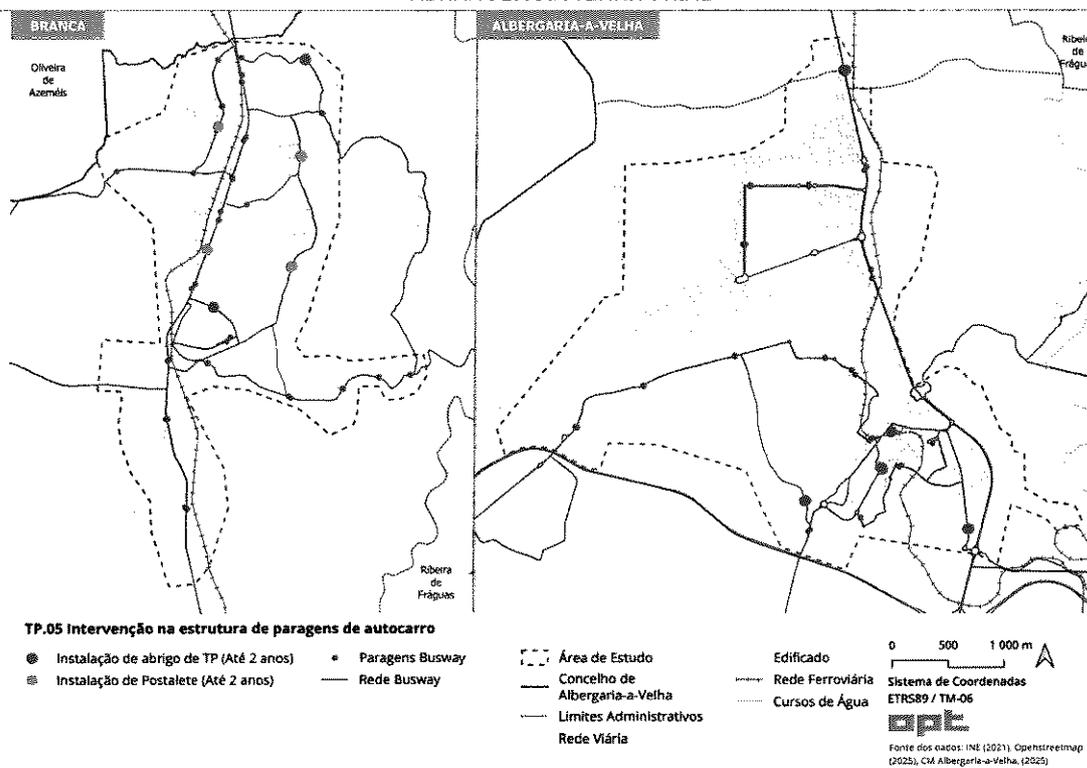

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: TP.06; TP.07

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**


**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>N.º</b>	TP.06
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.06 Criação de um hub de mobilidade na Alameda 5 de Outubro</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Em linha com as mais recentes orientações europeias para as interfaces, torna-se pertinente a criação de espaços que facilitem a interligação de diferentes modos de transporte (autocarro, TVDE, bicicleta e sistemas de micromobilidade), mas que também acrescentem valor à infraestrutura, através da disponibilização de serviços adicionais à população, como acesso a informação ao público sobre a rede de Transportes através de tecnologias que permitem a criação automática de mapas de redes interativos, informação em tempo real sobre as próximas partidas, bem como de painéis interativos para o planeamento de viagens, seleção de transporte de passageiros flexível, máquinas de vending, sanitários públicos ou cacifos inteligentes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Propõe-se, desta forma, um hub de mobilidade na envolvente da Alameda 5 de Outubro, pela sua localização central no núcleo urbano. Esta infraestrutura deverá garantir a articulação de diferentes modos de transporte, com natural destaque para as redes de transporte público e o sistema de micromobilidade.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público; Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público; Melhoria da atratividade e conforto no acesso ao transporte público; Redução das assimetrias entre as diferentes paragens do território; Facilitação da leitura da rede e dos horários de transporte público.				

*Handwritten notes and signatures on the right margin:*  
 4  
 [Signature]  
 [Signature]  
 [Signature]  
 [Signature]

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	-	0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de um hub da mobilidade	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de hubs de mobilidade instalados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

1 hub de mobilidade instalado

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

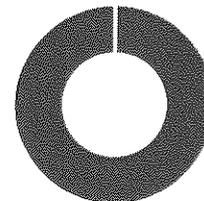
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

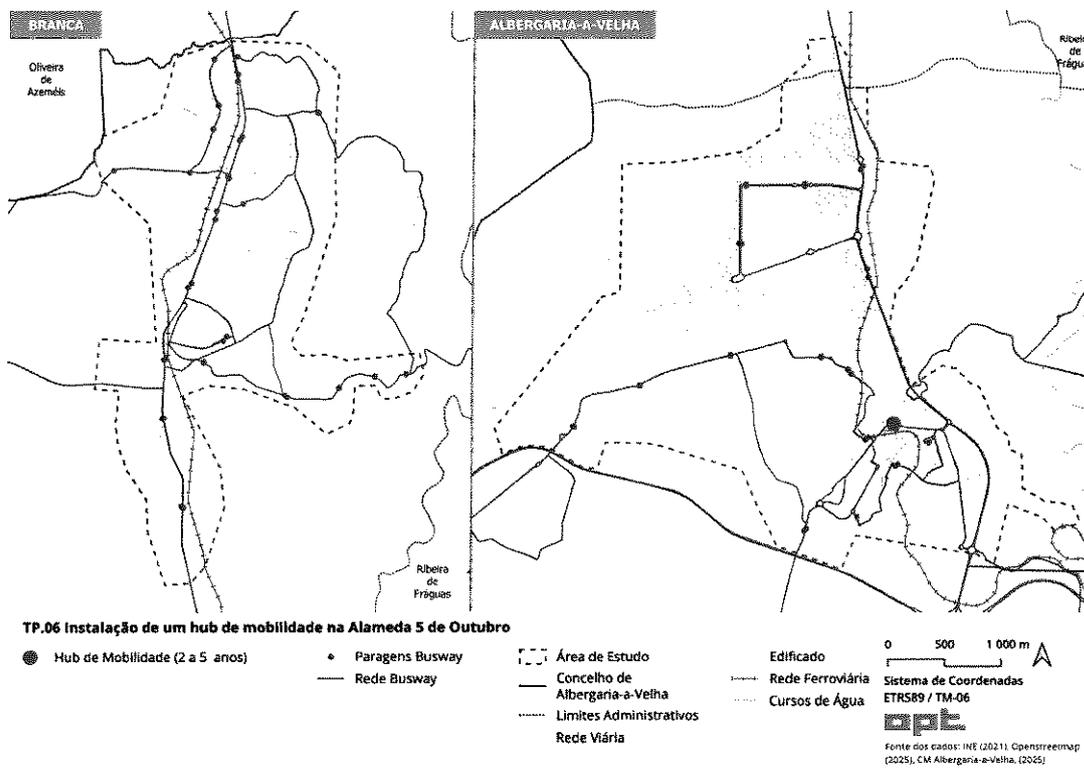
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: TP.05

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.07
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.07 Implementação de painéis de informação em tempo real nas paragens de autocarro</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A previsibilidade e fiabilidade da informação são fatores essenciais para a atratividade do transporte público. A perceção do tempo de espera, quando não é suportada por dados em tempo real, tende a ser subjetivamente ampliada, gerando ansiedade e desconforto nos utilizadores. A disponibilização de informação em tempo real nas paragens contribui significativamente para a melhoria da experiência do passageiro, promovendo confiança no serviço e incentivando a sua utilização, especialmente nos locais com maior volume de procura e oferta.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de painéis de informação em tempo real em paragens de transporte público selecionadas, com prioridade para aquelas situadas em zonas de elevada procura e com papel estratégico na rede de mobilidade municipal. Os painéis apresentarão os horários de passagem previstos para as próximas carreiras, permitindo ao utilizador ajustar o seu tempo de espera e planear o percurso com maior eficiência.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da atratividade e conforto no acesso ao transporte público; Melhoria da experiência do utilizador e da imagem do serviço; Aumento da utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Valorização do transporte público; Modernização da infraestrutura de transporte público no concelho.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 3 painéis de informação em tempo real	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de painéis instalados	-
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

**META(S)**

3 painéis instalados
----------------------

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

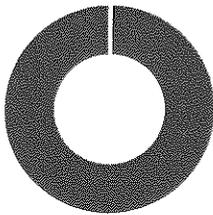
**META(S)**

-
---

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha; CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	15 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>15 000,00 €</b>

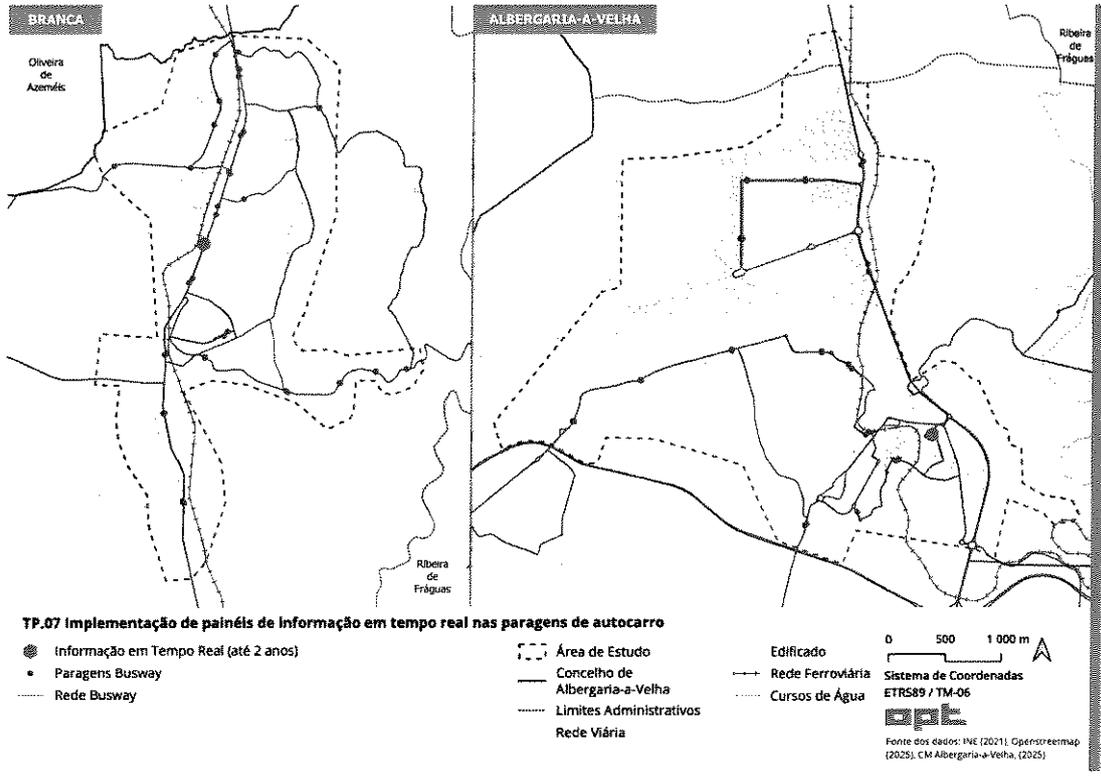


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.05; TP.08
------------------------------	--------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.08
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.08 Criação de infraestrutura para estacionamento de bicicletas nas paragens de autocarro, incentivando as deslocações intermodais</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A bicicleta, enquanto modo de transporte ativo, desempenha um papel estratégico na promoção da mobilidade sustentável, especialmente quando articulada com o transporte público coletivo. O raio de influência de uma paragem de autocarro é tradicionalmente limitado à acessibilidade pedonal. No entanto, a possibilidade de aceder à paragem por bicicleta multiplica significativamente a área de cobertura da rede, otimizando o tempo de viagem e reforçando o carácter complementar entre modos. O diagnóstico do PMUS identificou a inexistência de soluções adequadas para o estacionamento de bicicletas junto às paragens como uma barreira relevante à intermodalidade.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	A presente ação propõe a criação de infraestruturas de apoio ao estacionamento de bicicletas nas imediações de paragens de autocarro, promovendo a articulação entre modos ativos e coletivos. As estruturas a instalar deverão contemplar dispositivos de fixação adequados (ex: suportes tipo "U" invertido), preferencialmente com abrigos cobertos e integrados com a rede de iluminação pública, garantindo conforto e segurança, especialmente durante períodos de menor visibilidade. A implementação desta ação será articulada com a expansão da rede ciclável municipal, assegurando conectividade e continuidade dos percursos.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público e bicicleta; Promoção da intermodalidade; Aumento da área de influência da rede de transporte público; Redução da dependência do automóvel nas ligações de primeiro e último quilómetro; Melhoria da segurança e conveniência para ciclistas; Estímulo ao uso da bicicleta como modo complementar e sustentável nas deslocações.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>		0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de estacionamento em 1 paragens	20%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Instalação de estacionamento em 4 paragens	100%

<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>	
N.º de paragens intervencionadas	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

<b>META(S)</b>
5 paragens intervencionadas

<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>	
-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

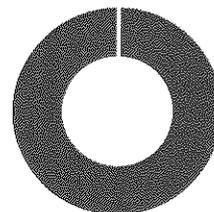
<b>META(S)</b>
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	4 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>5 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

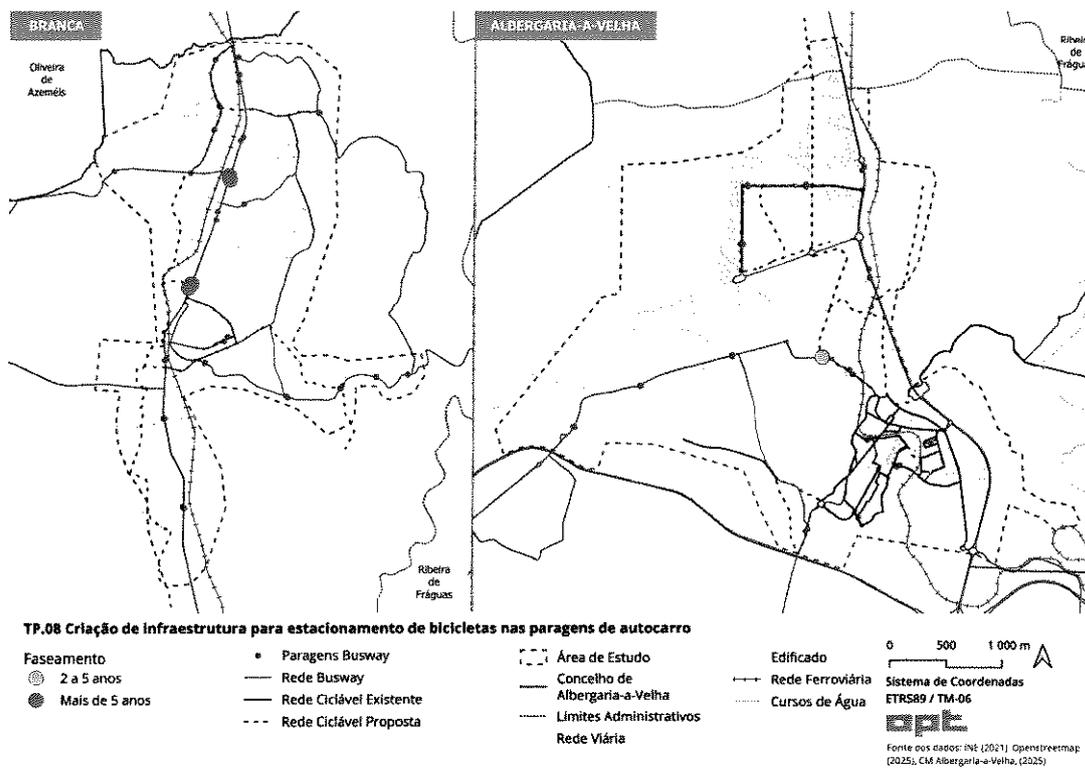
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: MA.07; TP.05; TP.07  
Precede: MA.06

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>N.º</b>	TP.09
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.09 Intervenção nos apeadeiros da Linha do Vouga, promovendo a sua realocização e a melhoria das condições disponibilizadas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A Linha do Vouga constitui um elemento singular da rede ferroviária nacional, operando em bitola métrica, o que a isola fisicamente da restante malha ferroviária (bitola ibérica). Apesar disso, desempenha um papel potencialmente estruturante na mobilidade regional do centro-norte do país, particularmente nos territórios atravessados, como o concelho de Albergaria-a-Velha. A recente renovação da superestrutura de via, promovida pela Infraestruturas de Portugal, representa uma oportunidade para a sua revalorização como corredor de mobilidade sustentável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	A intervenção propõe a reorganização da rede de apeadeiros de Albergaria-a-Velha, com a realocização dos apeadeiros de Urgueiras e da Branca para pontos de maior procura — respetivamente junto à Zona Industrial e à centralidade urbana da Branca — e a requalificação do apeadeiro de Albergaria-a-Nova e da estação de Albergaria-a-Velha. As novas infraestruturas incluirão abrigos, iluminação e estacionamento de bicicletas, promovendo a acessibilidade, conforto e intermodalidade. A ação visa alinhar a Linha do Vouga com os princípios da mobilidade sustentável e aumentar a sua atratividade regional.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Reforço da atratividade da Linha do Vouga enquanto eixo estruturante da mobilidade regional; Melhoria da acessibilidade e cobertura territorial do serviço ferroviário; Aumento da atratividade do transporte ferroviário como alternativa ao transporte individual.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	-	0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	0%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Desativação de 2 apeadeiros; Criação de 2 apeadeiros Intervenção em 2 estações ou apeadeiros existentes	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de apeadeiros desativados; Nº de apeadeiros criados; Nº de estações e apeadeiros intervencionados	-
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

**META(S)**

2 apeadeiros desativados; 2 apeadeiros criados; 2 estações e apeadeiros intervencionados
--

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

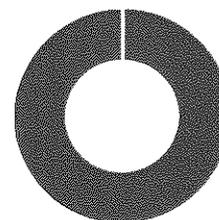
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Infraestruturas de Portugal

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €	96 000,00 €	1 200 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>96 000,00 €</b>	<b>1 200 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

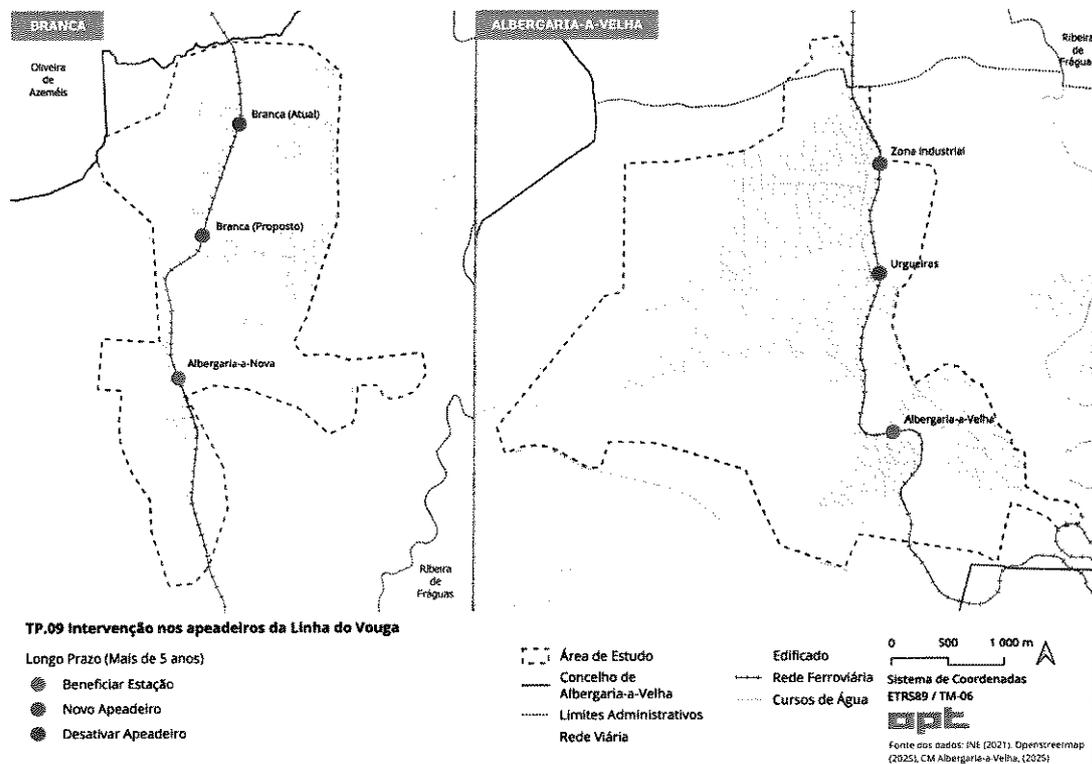
ORÇAMENTO MUNICIPAL	0%
OUTRAS FONTES	100%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependência

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.10
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.10 Elaboração de um estudo para a integração tarifária intermodal</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A elevada dependência do transporte individual em Albergaria-a-Velha deve-se à ampla oferta de estacionamento, cobertura limitada e custos elevados do transporte público rodoviário. O serviço ferroviário, mesmo reativado, apresenta frequências reduzidas, tempos de viagem longos e tarifas pouco competitivas, não atraindo utilizadores.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolver um estudo para desenvolver um sistema tarifário integrado e intermodal que una os serviços da Busway, Albus e Comboios de Portugal (CP). Este sistema garantirá interoperabilidade entre modos, permitindo descontos e facilidades tarifárias, promovendo uma rede mais coesa e acessível. O objetivo é expandir o modelo para municípios vizinhos e para toda a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do custo total de deslocação em transporte público; Maior equidade tarifária entre modos de transporte; Estímulo à utilização combinada dos diferentes serviços (intermodalidade); Aumento da competitividade do transporte público face ao transporte individual; Potencial de replicação regional da solução adotada, promovendo uma mobilidade mais integrada a nível intermunicipal.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Realização dos estudos preliminares de integração	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Implementação da solução	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Monitorização dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

Desenvolvimento do Estudo

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

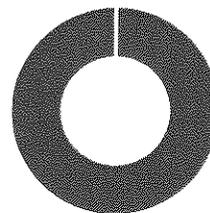
**META(S)**

Estudo Desenvolvido

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	70 000,00 €	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 €
<b>TOTAL</b>	<b>70 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO**

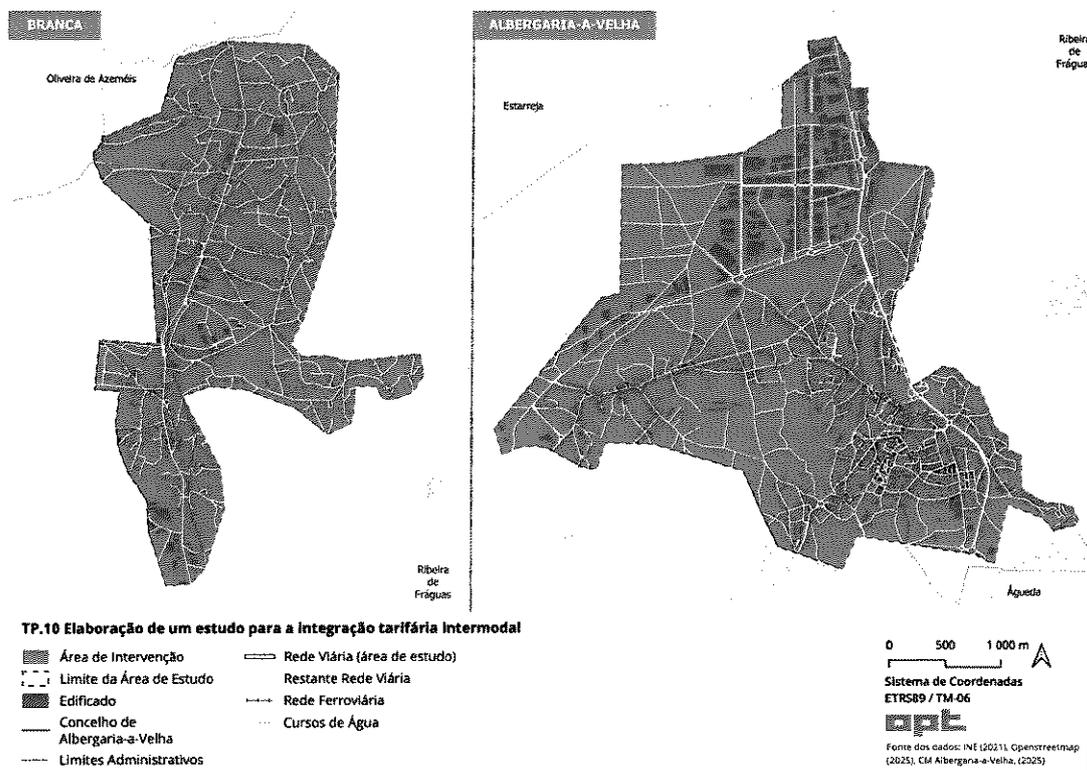
ORÇAMENTO MUNICIPAL	0 %
OUTRAS FONTES	100 %

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	TP.11
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.11 Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A escolha modal dos utilizadores é influenciada por fatores racionais como tempo, conveniência, conforto e custo. Para aumentar a atratividade do transporte público, é necessário ir além da qualidade do serviço, atuando também sobre perceções e comportamentos da população.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	O município, em parceria com a CIRA e a Busway, promoverá campanhas de incentivo ao transporte público, abordando aspetos como conveniência, custo, externalidades ambientais e de saúde e equidade. As campanhas utilizarão meios físicos e digitais, associadas à monitorização do uso do transporte e à avaliação da opinião dos passageiros. Paralelamente, poderão ser adotados incentivos financeiros, como descontos tarifários, programas de fidelização ou parcerias com o comércio local.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público; Methoria da perceção pública sobre as vantagens do transporte público; Valorização do transporte público.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

Realização de 10 campanhas

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

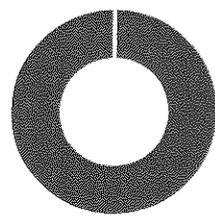
-

*Handwritten signatures and initials on the right margin.*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	2 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	3 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	5 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>10 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

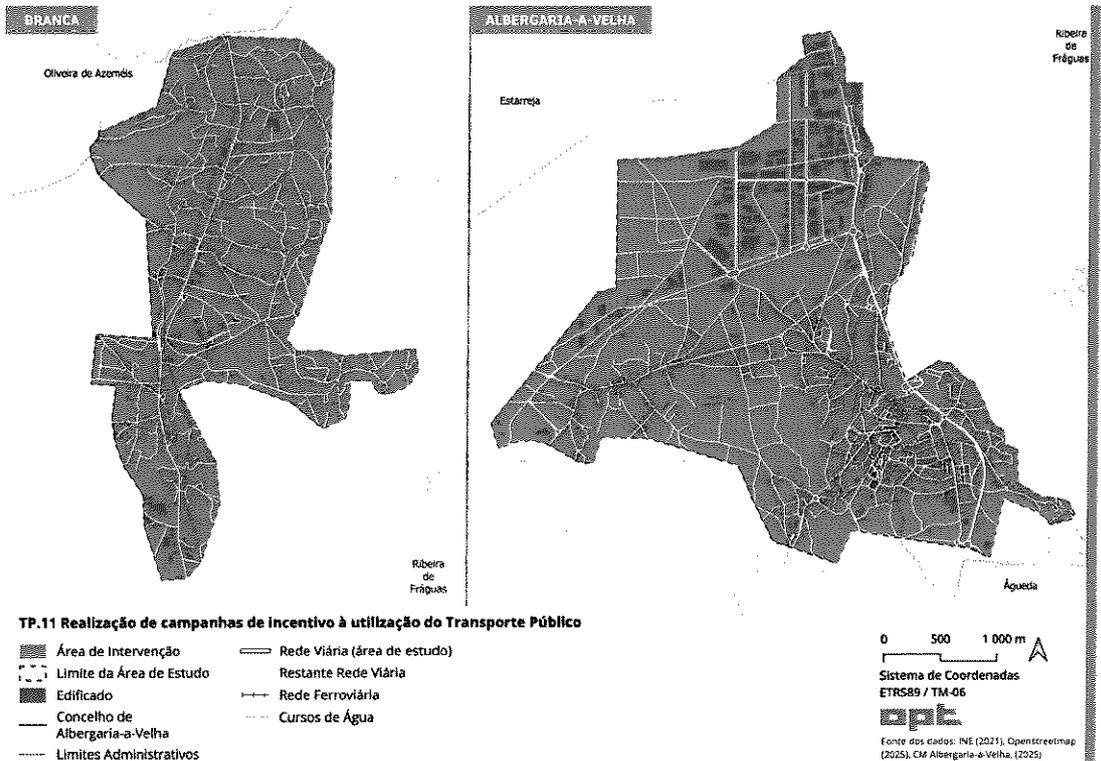


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES** Sem interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.01
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.01 Redefinição da hierarquia viária e dos critérios de dimensionamento dos arruamentos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A hierarquia da rede viária, tradicionalmente estruturada segundo a perspetiva do automóvel, não responde às necessidades da mobilidade multimodal. Em Albergaria-a-Velha, é necessário desenvolver um modelo funcional que priorize os modos de transporte mais sustentáveis (modos ativos, transporte público e transporte individual), promovendo a convivência harmoniosa entre eles e a melhoria das condições para peões, ciclistas e utilizadores de transporte público.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Definição e implementação de um modelo de hierarquia funcional da rede viária, em que a prioridade é atribuída a diferentes modos de transporte conforme o troço da rede. Estabelecimento de critérios específicos para o dimensionamento do espaço viário — largura das vias, passeios, estacionamento e infraestrutura ciclável — que garantam conforto, segurança e eficiência para os modos prioritários. Inclui a aplicação de larguras reduzidas para vias onde os modos ativos têm prioridade, a segregação física ou visual para ciclovias e a promoção de zonas 30 e de coexistência em áreas com prioridade para modos ativos. Estes parâmetros deverão ser integrados nas revisões do Plano Diretor Municipal e nos planos urbanísticos futuros.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Implementação de uma rede viária que favoreça a mobilidade sustentável; Aumento do conforto e segurança para peões e ciclistas; Redução do congestionamento e velocidades excessivas do trânsito automóvel; Criação de um modelo de hierarquia viária replicável em projetos futuros; Adequação dos espaços públicos às necessidades multimodais.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Definição do modelo hierárquico funcional no território de Albergaria-a-Velha Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Atualização Contínua	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Atualização Contínua	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

-

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Classificação da infraestrutura de acordo com o modelo hierárquico;  
Incorporação dos critérios 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)**

Infraestrutura classificada;  
Critérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

*Handwritten signatures and initials on the right margin of the page.*

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

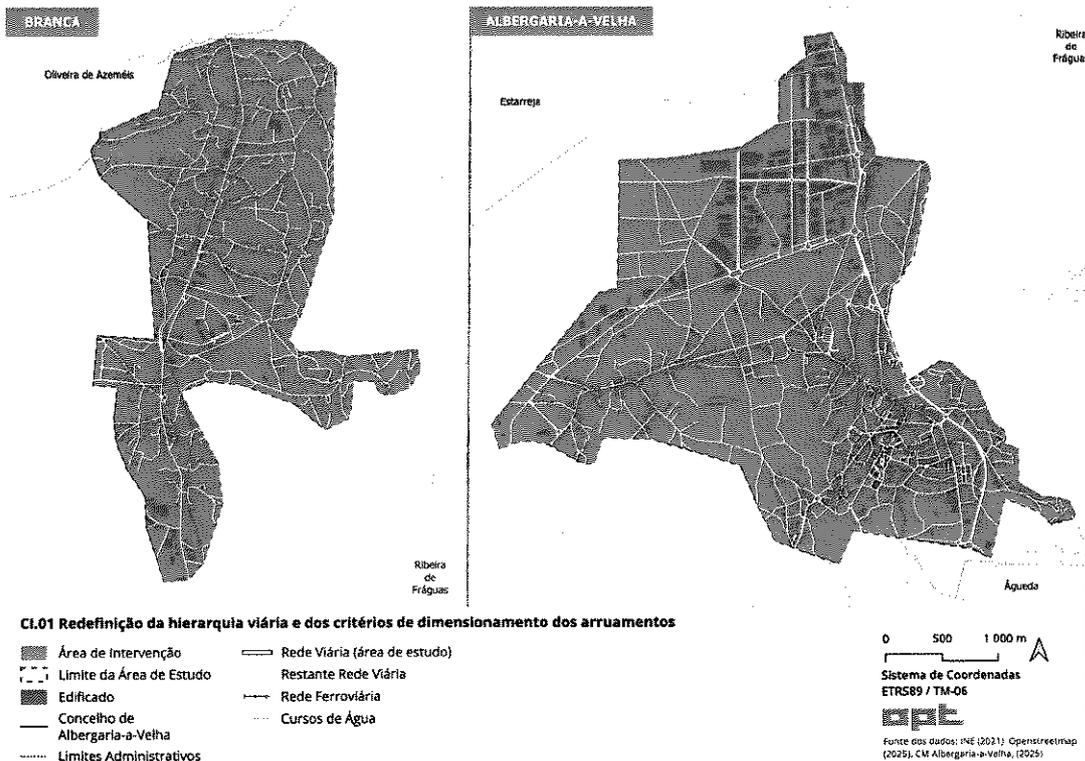
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO	
<b>ORÇAMENTO MUNICIPAL</b>	-
<b>OUTRAS FONTES</b>	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecede: CI.04; CI.05; CI.08; CI.10
------------------------------	--------------------------------------

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.02
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.02 Atualização do Plano Municipal de Segurança Rodoviária</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR) é fundamental para a gestão da mobilidade no território, abrangendo a intervenção em infraestruturas rodoviárias, cicláveis e pedonais, cooperação com forças de segurança e campanhas de educação e sensibilização. Em Albergaria-a-Velha, o PMSR original foi elaborado em 2014 e atualizado a nível intermunicipal em 2016. Contudo, a evolução das dinâmicas territoriais, novos padrões de deslocação e as orientações nacionais e europeias exigem uma revisão periódica para garantir a segurança dos utilizadores, especialmente os mais vulneráveis.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Revisão e atualização do PMSR, alinhando-o com a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária e a meta Visão Zero, que visa reduzir 50% das mortes e feridos graves até 2030 e eliminar totalmente as vítimas até 2050. A atualização incluirá diagnóstico atualizado da rede viária e dos comportamentos de mobilidade, definição de objetivos, metas e ações estratégicas, físicas e promocionais, além da criação de sistemas de monitorização e acompanhamento eficazes para apoiar decisões políticas e reforçar a segurança rodoviária no município.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento dos níveis de segurança de todos os utilizadores da via; Adequação das intervenções às reais necessidades locais; Integração da segurança rodoviária nas políticas de mobilidade sustentável; Monitorização contínua e avaliação das ações implementadas; Alinhamento com metas nacionais e europeias de redução de sinistralidade; Fortalecimento do compromisso municipal com a Visão Zero.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de duas campanhas de sensibilização; Aprovação do Plano Municipal de Segurança Rodoviária	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de três campanhas de sensibilização	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de cinco campanhas de sensibilização	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	
<b>META(S)</b>	

**-INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Atualização do Plano	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	
<b>META(S)</b>	

Plano Atualizado	
------------------	--

*[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

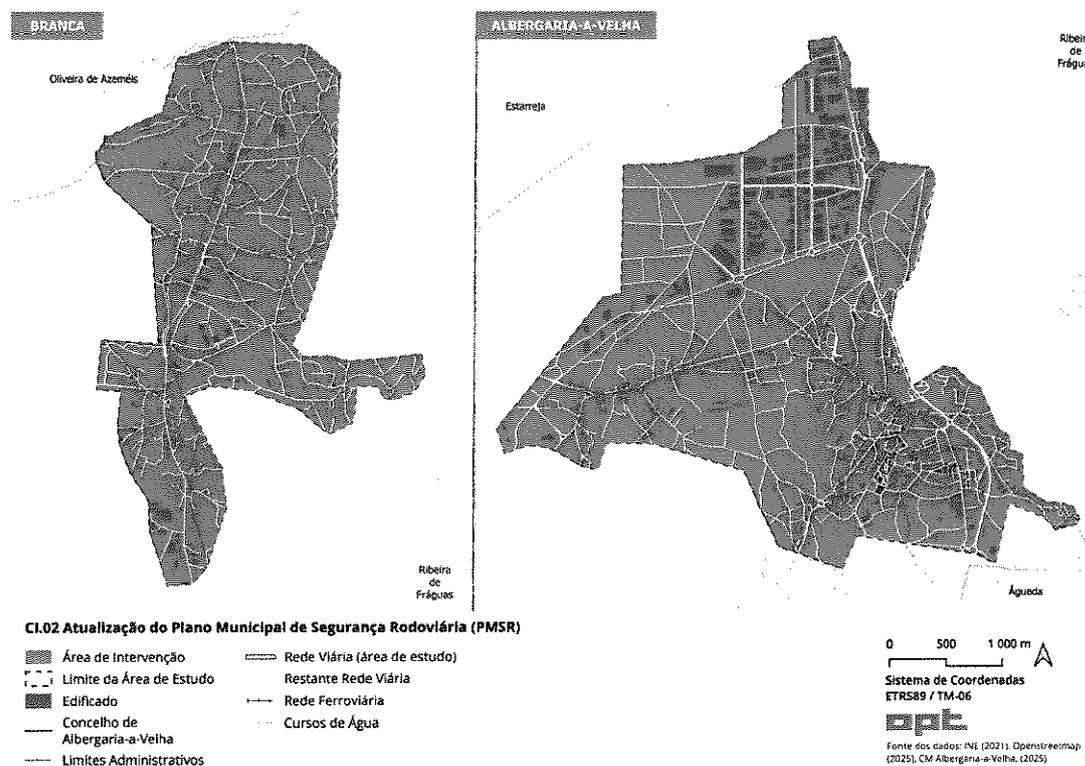
ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependências

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.03
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.03 Implementação de medidas de acalmia de tráfego pontuais em pontos sensíveis</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Medidas de acalmia de tráfego, como passadeiras sobrelevadas e lombas berlinenses, são eficazes para aumentar a segurança dos modos ativos e reduzir a velocidade dos veículos, diminuindo a sinistralidade. Em Albergaria-a-Velha, foram identificados pontos com tráfego intenso e velocidades elevadas próximos a equipamentos geradores de tráfego pedonal, onde estas intervenções são particularmente necessárias.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Instalação de 14 lombas berlinenses e 1 passadeira sobrelevada em 10 locais estratégicos, complementando as 7 lombas e 18 passadeiras já existentes. As lombas berlinenses permitem reduzir a velocidade dos veículos ligeiros sem afetar o transporte público, garantindo a fluidez dos autocarros. A ação inclui sinalização e iluminação adequadas para prevenir atropelamentos. A implementação será prioritariamente no curto e médio prazo, conforme a calendarização.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da velocidade de circulação e aumento da segurança para peões e ciclistas; Diminuição da sinistralidade em pontos críticos; Complementaridade com Zonas 30 e zonas de coexistência propostas.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 4 lombas redutoras de velocidade	24%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de 10 lombas redutoras de velocidade Instalação de 1 passadeira sobrelevada	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Manutenção regular; Avalização da necessidade de intervenções deste tipo noutros pontos	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de lombas redutoras de velocidade instaladas;  
Nº de passadeiras sobrelevadas instaladas

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

14 lombas redutoras de velocidade instaladas;  
1 passadeira sobrelevada instalada

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

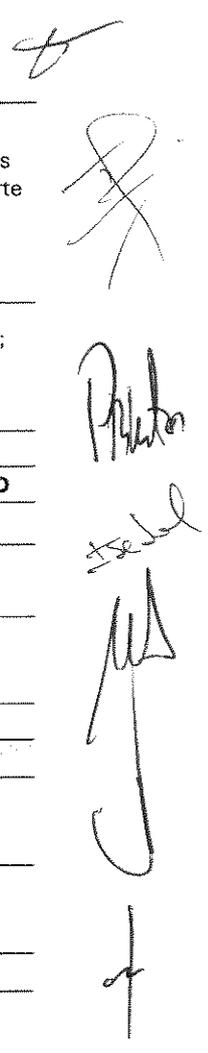
-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

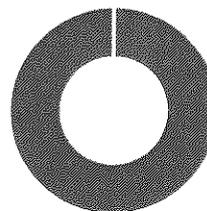
**META(S)**

-



**ENTIDADES INTERVENIENTES** CM Albergaria-a-Velha

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	6 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 400,00 €	17 800,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>1 400,00 €</b>	<b>23 800,00 €</b>



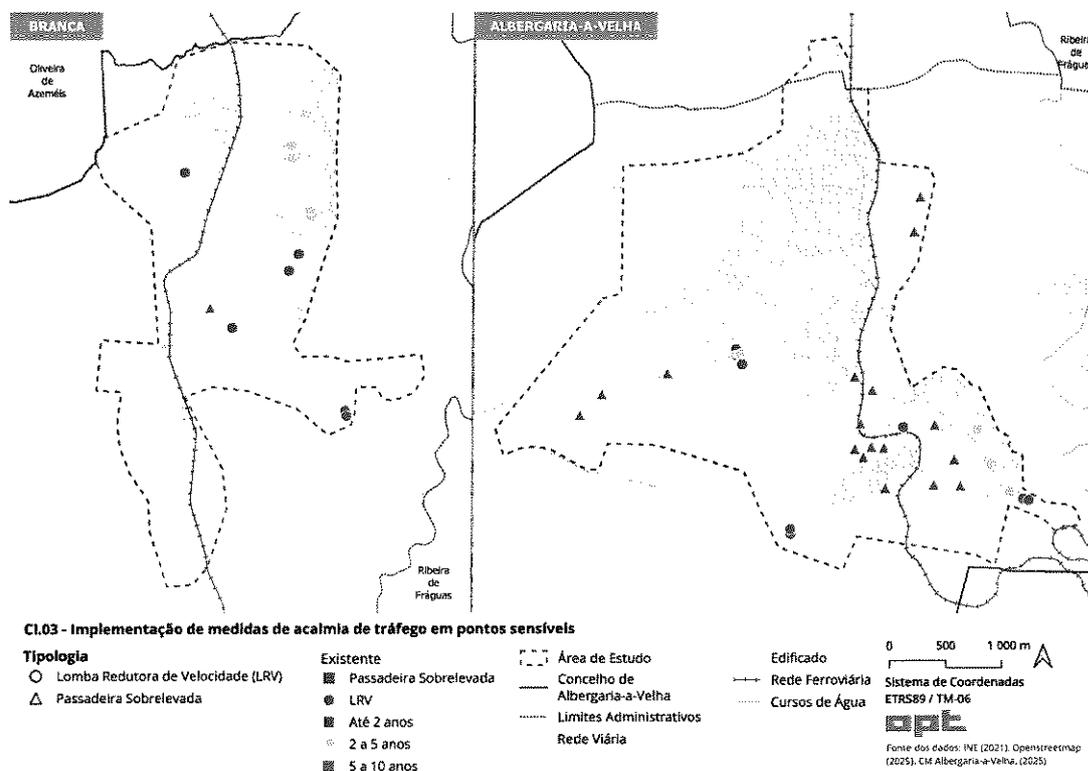
**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES** Interdependência: MA.02; MA.03; MA.06; CI.04; CI.05

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.04
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.04 Atualização e expansão das Zonas 30</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A limitação da velocidade automóvel a 30 km/h em zonas residenciais é crucial para garantir segurança e conforto, reduzindo drasticamente o risco de atropelamentos graves. Zonas 30 são uma estratégia amplamente adotada na Europa para acalmar o tráfego, devendo ser devidamente sinalizadas e acompanhadas por medidas físicas complementares (estreitamentos, lombas, alteração do pavimento, rotundas, entre outras).				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Expansão faseada das Zonas 30 no concelho de Albergaria-a-Velha, com foco em aglomerados residenciais e áreas com maior risco para peões. A implementação será feita com base em critérios técnicos (hierarquização viária, densidade urbana, usos do solo, transporte público e condições físicas das vias), utilizando soluções de baixo custo como sinalização adequada e mobiliário urbano móvel. Poderão também aplicadas medidas físicas complementares, como estreitamentos, lombas, rotundas, bandas sonoras e pilaretes flexíveis. As Zonas 30 funcionarão como transição entre vias de 50 km/h e zonas de coexistência de 20 km/h.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da velocidade e aumento da segurança viária; Melhoria das condições de circulação para peões e ciclistas; Aumento da legibilidade e eficácia da sinalização das Zonas 30; Criação de uma rede coerente e funcional de acalmia de tráfego.				

*Handwritten signatures and initials on the right margin.*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	9,7 km de rede convertida	44%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	9,7 km de rede convertida	85%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	3,64 km de rede convertida	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão da rede convertida em zonas 30

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

23 km da rede convertida em zonas 30

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

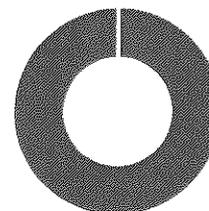
**META(S)**

-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	77 600,00 €	970 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	970 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	360 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>77 600,00 €</b>	<b>2 300 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

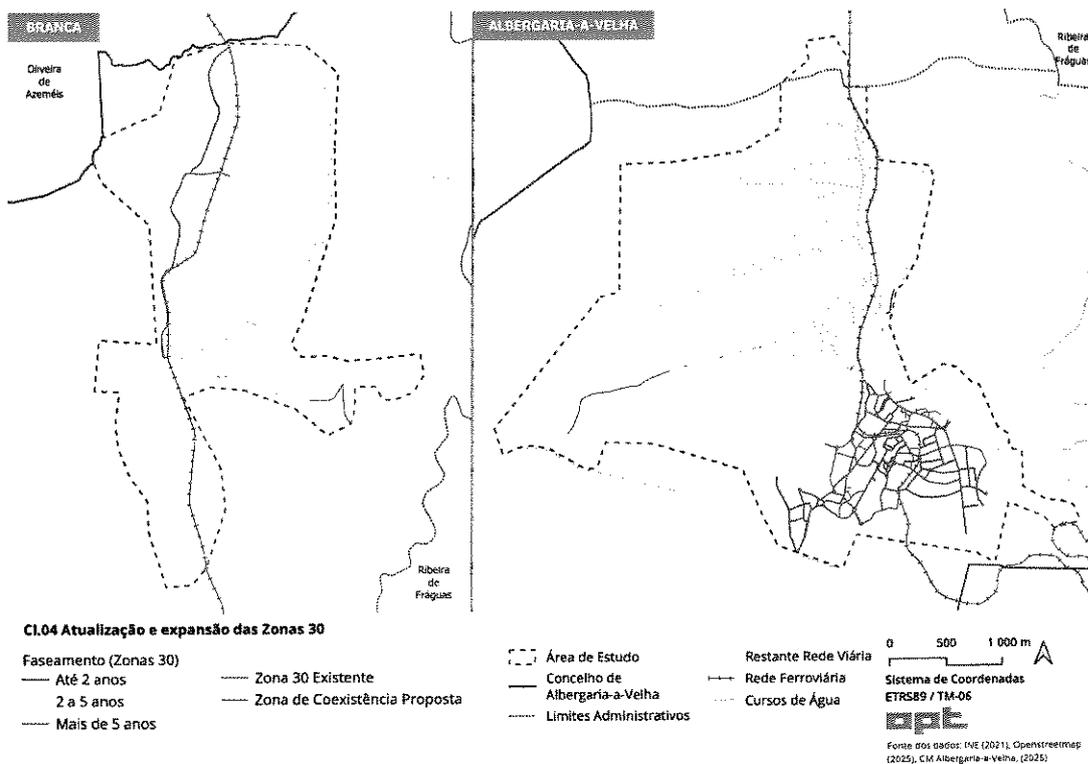
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precede: CI.01  
Interdependência: CI.03; CI.05; CI.14

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.05
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.05 Implementação de Zonas de Coexistência</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As zonas de coexistência surgiram como alternativa às abordagens tradicionais de acalmia de tráfego, promovendo a utilização equitativa do espaço viário por todos os modos de transporte. Ao eliminar a distinção física entre passeio e faixa de rodagem, estas zonas limitam a velocidade automóvel a 20 km/h, reforçando a segurança e a função social da rua. São especialmente indicadas para arruamentos estreitos e residenciais, onde a segregação de modos não é viável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação faseada de zonas de coexistência no concelho, com prioridade para o centro de Albergaria (curto prazo), zonas periféricas (médio prazo) e o Aglomerado da Branca (longo prazo). A intervenção será maioritariamente de baixo custo, com foco na sinalização (sinais H46 e H47) e reorganização do espaço viário existente. Em arruamentos de dois sentidos, serão criadas zonas de segurança para peões com linhas descontinuas. Nos casos de sentido único, o estacionamento será alternado para induzir deflexões e reduzir a velocidade. A configuração existente de muitos arruamentos já permite a aplicação deste modelo sem necessidade de obras estruturais.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da segurança viária em zonas residenciais; Criação de um ambiente urbano mais partilhado, seguro e acessível; Redução da velocidade de circulação automóvel para 20 km/h; Promoção da circulação pedonal e ciclável em segurança.				

*Handwritten signatures and initials on the right margin.*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	7 km de rede convertida	76%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	2 km de rede convertida	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão da rede convertida em zonas de coexistência

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** -

**META(S)**

9km da rede convertida em zona de coexistência

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** -

**META(S)**

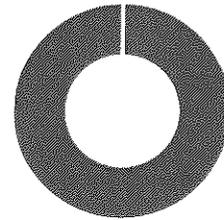
-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	670 000,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	210 000,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	0,00 €	0,00 €	880 000,00 €



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

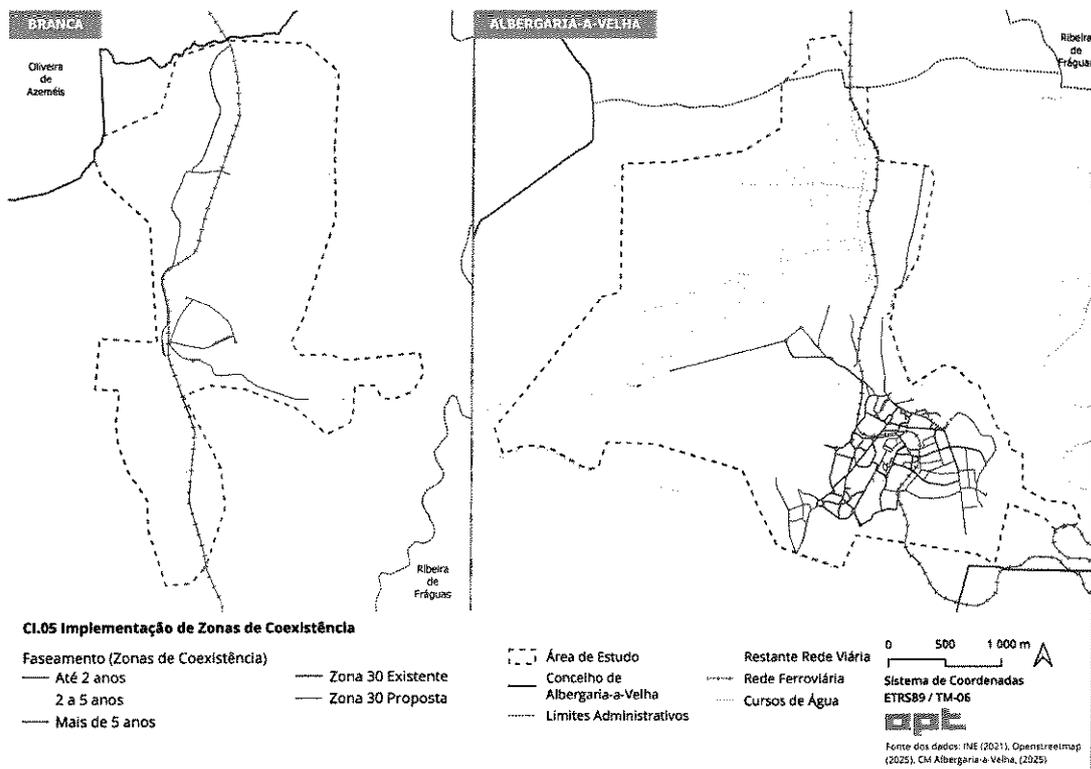
<b>ORÇAMENTO MUNICIPAL</b>	15%
<b>OUTRAS FONTES</b>	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precede: CI.01  
Interdependência: CI.03; CI.04; CI.14

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	N.º	CI.06
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.06 Reforço da fiscalização e implementação de medidas dissuasoras ao estacionamento ilegal</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O crescimento da utilização do automóvel, aliado à escassez de estacionamento legal nas zonas centrais e residenciais, tem provocado o aumento do estacionamento ilegal, incluindo em passeios, ciclovias, baías de transporte público e em segunda fila. Esta prática compromete a mobilidade pedonal e ciclável, prejudica o funcionamento do transporte público e aumenta o risco de sinistralidade. O desenho urbano pouco restritivo contribui para o problema.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	A intervenção assenta em dois eixos: (1) instalação de barreiras físicas – como pilaretes, floreiras ou mobiliário urbano – que delimitem o espaço reservado a modos suaves e impeçam fisicamente o estacionamento irregular; (2) reforço da fiscalização, em articulação com as forças de segurança, com base no Código da Estrada. A ação incidirá sobre a zona urbanizada central de Albergaria-a-Velha, com foco nas áreas mais problemáticas. Está prevista uma média de duas intervenções anuais, cada uma com aproximadamente 100 metros lineares.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do estacionamento ilegal.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 2 locais	20%
DE 2 A 5 ANOS	Intervenção em 3 locais	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Intervenção em 5 locais	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de localizações intervencionadas;  
N.º de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Análise dos relatórios das Forças de Segurança
-------------------------------	--

**META(S)**

10 localizações intervencionadas;  
Redução gradual no número de infrações reportadas na área de estudo

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	--
-------------------------------	----

**META(S)**

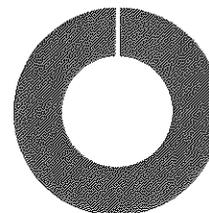
-

*Handwritten signatures and initials on the right margin.*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	5 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	7 500,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	12 500,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>25 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

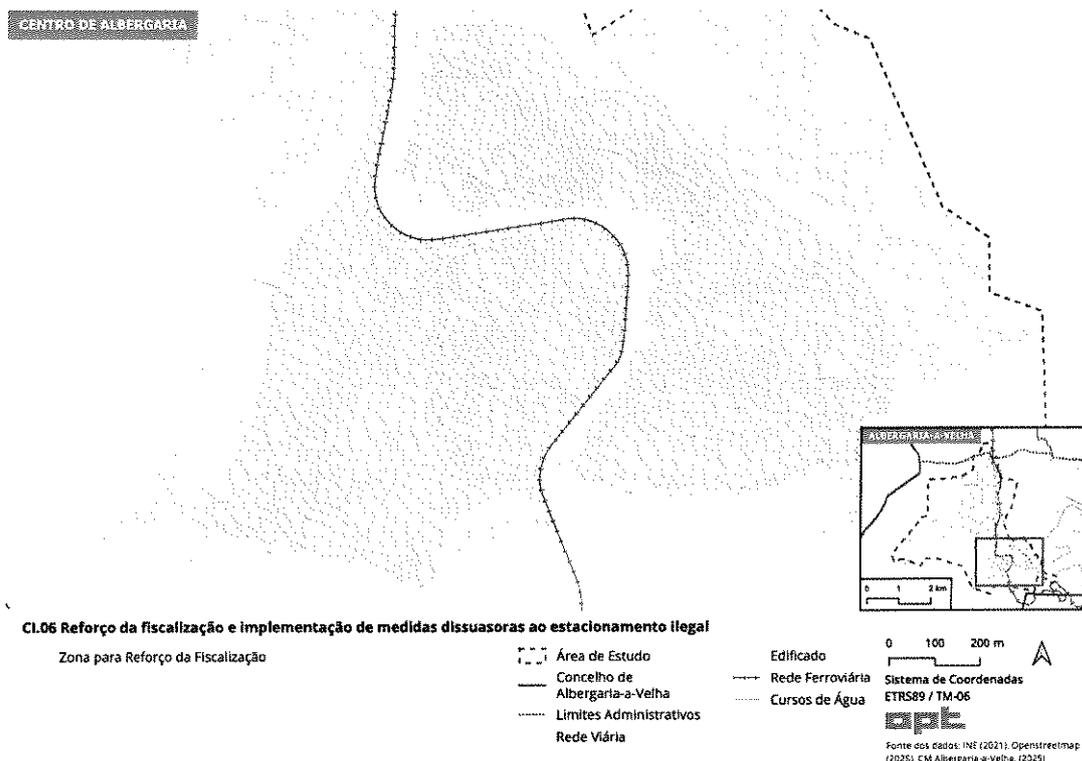
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.07
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.07 Reforço da dotação e ajuste na oferta atual de lugares para cargas e descargas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Apesar da existência de espaços destinados a cargas e descargas no centro de Albergaria-a-Velha, identificam-se várias zonas com carência ou inadequação destes espaços, o que conduz frequentemente ao estacionamento ilegal em segunda fita ou sobre os passeios. A sobrelargura das vias facilita este comportamento, agravando os problemas de fluidez e segurança viária, sobretudo em zonas de elevada atividade comercial.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Propõe-se o reforço da oferta de estacionamento para cargas e descargas em 11 localizações prioritárias, através de sinalização vertical e horizontal adequada. A ação inclui a reformulação ou eliminação de zonas existentes com condições inseguras e desarticuladas, bem como a criação de novos espaços ajustados à realidade comercial, nomeadamente nas artérias mais pressionadas de Albergaria-a-Velha e da Branca. A definição da localização e da dimensão dos novos espaços será feita em articulação com os comerciantes locais.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do estacionamento ilegal associado às operações de carga e descarga; Melhoria da segurança viária e do espaço público; Otimização da logística urbana com menor impacto no tráfego; Integração com ações de acalmia de tráfego e reorganização espacial.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Implementação de 11 locais para cargas e descargas e reforço da sinalética horizontal nos lugares atuais	61%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Monitorização do cumprimento e manutenção da sinalética horizontal	76%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Monitorização do cumprimento e manutenção da sinalética horizontal	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de localizações intervencionadas  
N.º de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Análise dos relatórios das Forças de Segurança
-------------------------------	--

**META(S)**

5 localizações intervencionadas;  
Redução gradual no número de infrações reportadas na área de estudo

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Nível de satisfação dos moradores e comerciantes das zonas abrangidas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Inquérito de satisfação aos moradores e comerciantes das zonas abrangidas
-------------------------------	---

**META(S)**

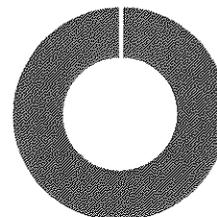
Melhoria progressiva dos índices de satisfação

*g*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	2 785,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	720,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 080,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>4 585,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

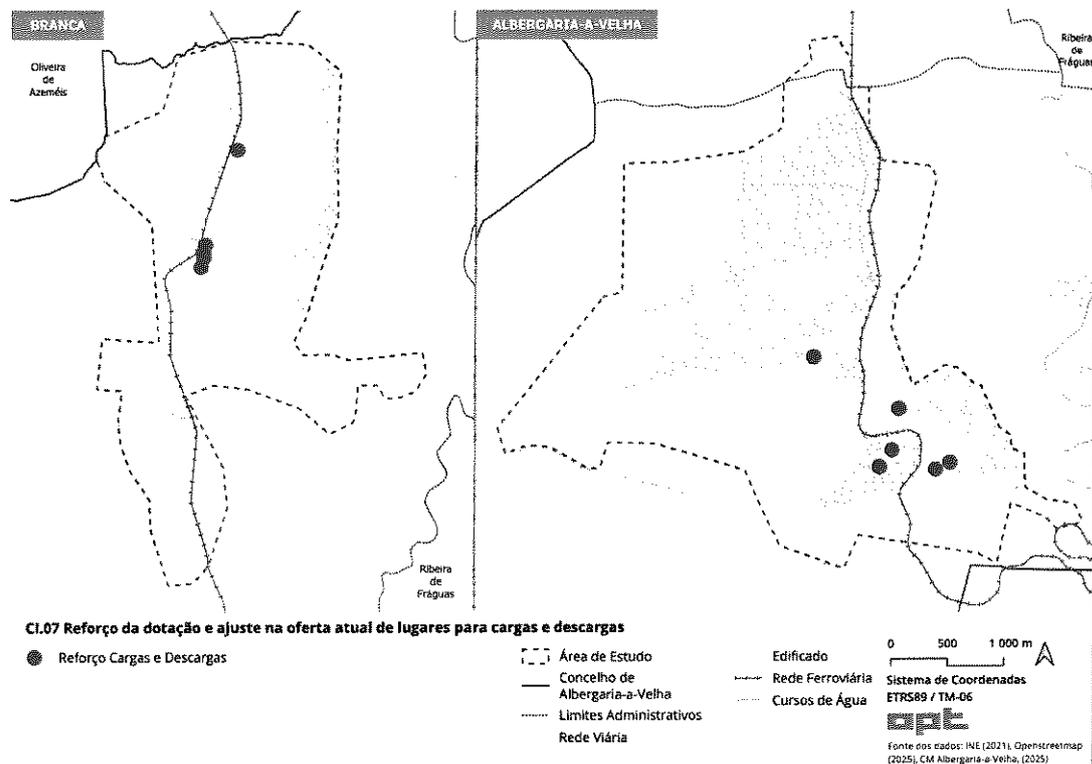
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: CI.12

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.08
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.08 Definição de um plano para a circulação de pesados</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Embora a maioria da atividade industrial se concentre na Zona Industrial de Albergaria-a-Velha, existem várias empresas dispersas pelo território (como supermercados) que exigem abastecimento frequente por veículos pesados. A sobreposição destas rotas com vias locais, onde se pretende promover a acalmia de tráfego e a humanização do espaço público, representa riscos à segurança rodoviária, sobretudo no centro urbano.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Elaboração de um plano específico para a circulação de veículos pesados, com identificação e classificação de itinerários preferenciais, priorizando a rede viária estruturante – mais adequada a este tipo de tráfego e menos sujeita a conflitos com modos suaves. O plano deverá também reconhecer zonas críticas e propor medidas de mitigação, como restrições de acesso a áreas sensíveis e horários condicionados. A definição dos eixos restritos à circulação de pesados será articulada com as futuras Zonas 30 e Zonas de Coexistência, das quais os pesados deverão ser excluídos, salvo exceções justificadas por necessidades logísticas específicas. A construção do plano envolverá auscultação junto das associações industriais e empresas locais, garantindo uma abordagem participativa e técnica às necessidades logísticas do território.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução de conflitos entre veículos pesados e os modos ativos; Aumento da segurança rodoviária, especialmente em áreas urbanas sensíveis; Compatibilização entre logística urbana e objetivos de humanização do espaço público.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Elaboração do plano	100%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento da medida	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento da medida	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
-	

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Elaboração do Plano	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Plano Elaborado

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

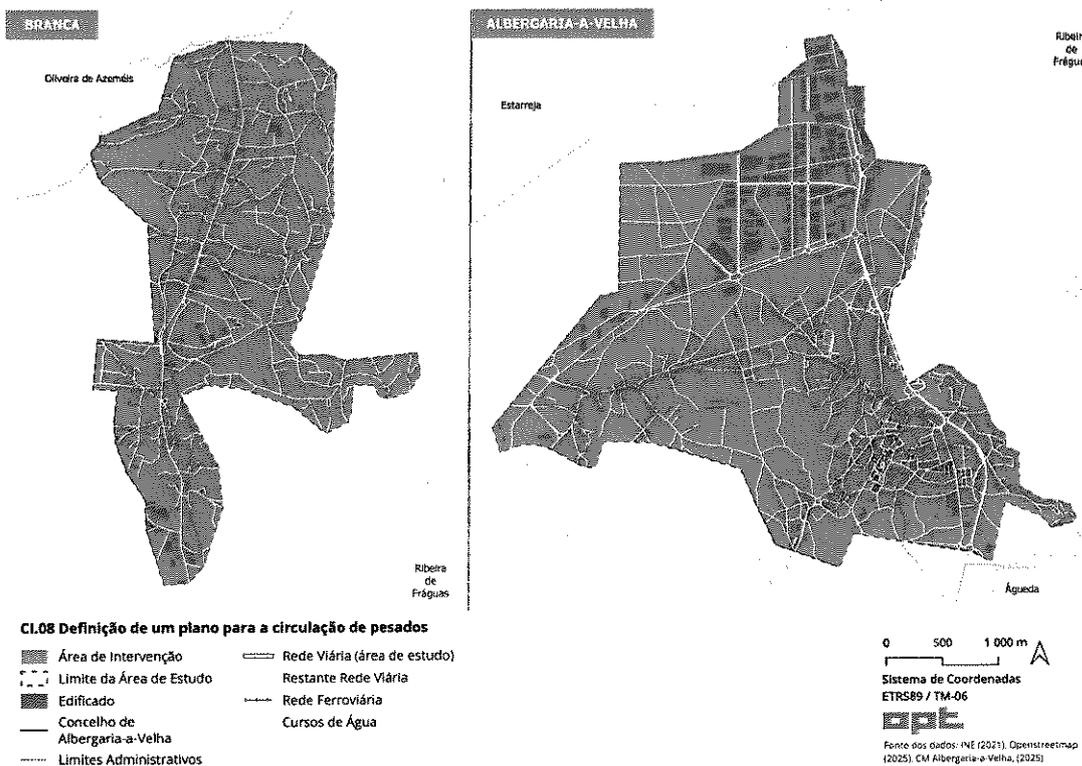
ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: CI.12  
Precede: CI.01  
Antecede: CI.13

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.09
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.09 Implementação de soluções Kiss &amp; Ride no acesso aos estabelecimentos de ensino</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A hora de largada e recolha de crianças e adolescentes junto das escolas gera sempre grandes constrangimentos na envolvente aos equipamentos escolares. O Kiss & Ride é uma solução que permite a criação de espaço em canal, na faixa de rodagem que permite uma paragem temporária aos automobilistas, reduzindo assim o tempo de procura de lugar, o estacionamento ilegal e melhorando assim e por consequência a fluidez do trânsito. A redução do número de veículos parados em locais indevidos na via aumenta também a visibilidade dos peões, reduzindo por isso o risco de atropelamento.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de zonas Kiss & Ride em quatro estabelecimentos escolares do município de Albergaria-a-Velha, com o objetivo de agilizar o embarque e desembarque de alunos de forma segura e organizada. Estas zonas permitirão a paragem rápida dos veículos junto à entrada da escola, sem necessidade de estacionamento prolongado. A seleção das escolas teve como base o número de alunos e o nível de ensino, priorizando os estabelecimentos do 1.º ciclo, dado o grau de dependência dos alunos. As localizações propostas são: Escola Básica de Albergaria-a-Velha (Boaventura), Escola Básica da Avenida, Escola Básica de Laginhas (Branca) e EB 2/3 da Branca (JOBRA). A intervenção envolverá marcação viária, sinalização vertical e campanhas de comunicação e sensibilização.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do congestionamento nas imediações dos estabelecimentos de ensino; Maior qualidade do espaço público; Redução do estacionamento ilegal nas imediações das escolas; Aumento da segurança rodoviária, com menor risco de atropelamento; Maior organização e conforto para pais e alunos nas operações de chegada e saída; Integração com os Planos de Mobilidade Escolar, reforçando a gestão da mobilidade nas escolas.				

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação de Kiss & Ride em quatro localizações	100%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento da medida	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento da medida	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de Kiss & Ride implementados	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
4 Kiss & Ride Implementados	

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

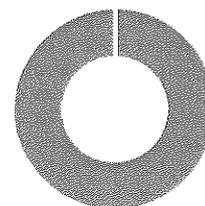
-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
-	

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Agrupamentos Escolares

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	8 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>8 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

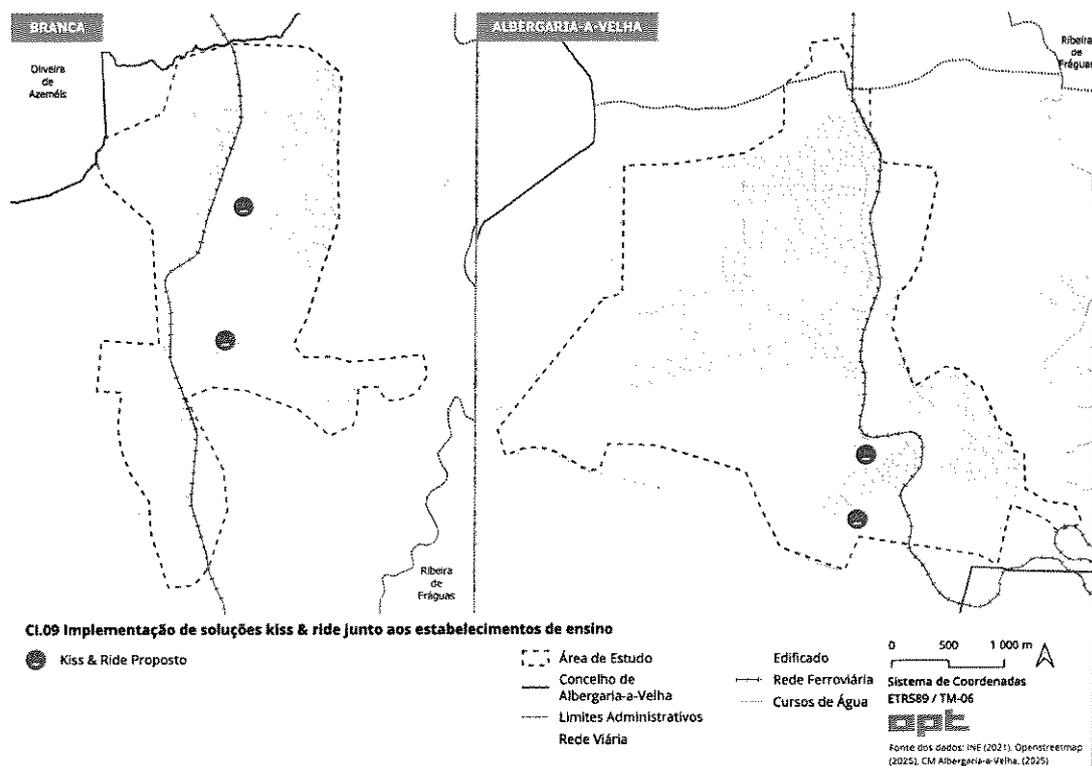
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependência

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.10
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.10 Execução do Projeto da Circular Sul de Albergaria</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Embora a promoção da mobilidade sustentável recomende a contenção no investimento em novas infraestruturas viárias, a criação de certos eixos pode ser estratégica quando visa reduzir o tráfego automóvel em áreas sensíveis e favorecer os modos ativos. A execução da Circular Sul de Albergaria insere-se nesta lógica, ao oferecer uma alternativa ao atravessamento do centro urbano, aliviando a pressão viária sobre zonas onde se pretende promover a humanização e a segurança no espaço público.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Execução do projeto da nova Circular Sul de Albergaria, uma via com cerca de 900 metros de extensão, ligando o IC2 (no final da Rua Comendador Augusto Martins Pereira) à Rua 25 de Abril, junto à Escola Básica Boaventura. A proposta retoma um traçado previsto desde a década de 1990 e já contemplado no Plano Diretor Municipal. A nova via tem como objetivos principais: criar um bypass ao centro urbano de Albergaria-a-Velha; descongestionar as vias internas; reforçar a coesão territorial; e melhorar a acessibilidade. Paralelamente, a infraestrutura será concebida de forma a enquadrar-se numa estratégia urbana mais ampla, contribuindo para a promoção da habitação, qualificação do espaço público e estruturação do crescimento urbano.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Execução dos passos preliminares para a execução da Circular Sul				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento do Projeto	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>	
-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-

<b>META(S)</b>	
-	
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>	

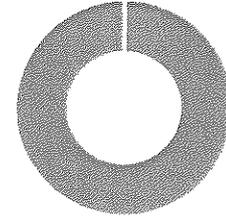
Desenvolvimento do Projeto	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Projeto Executado	
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

--	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	20 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	0,00 €	20 000,00 €	0,00 €

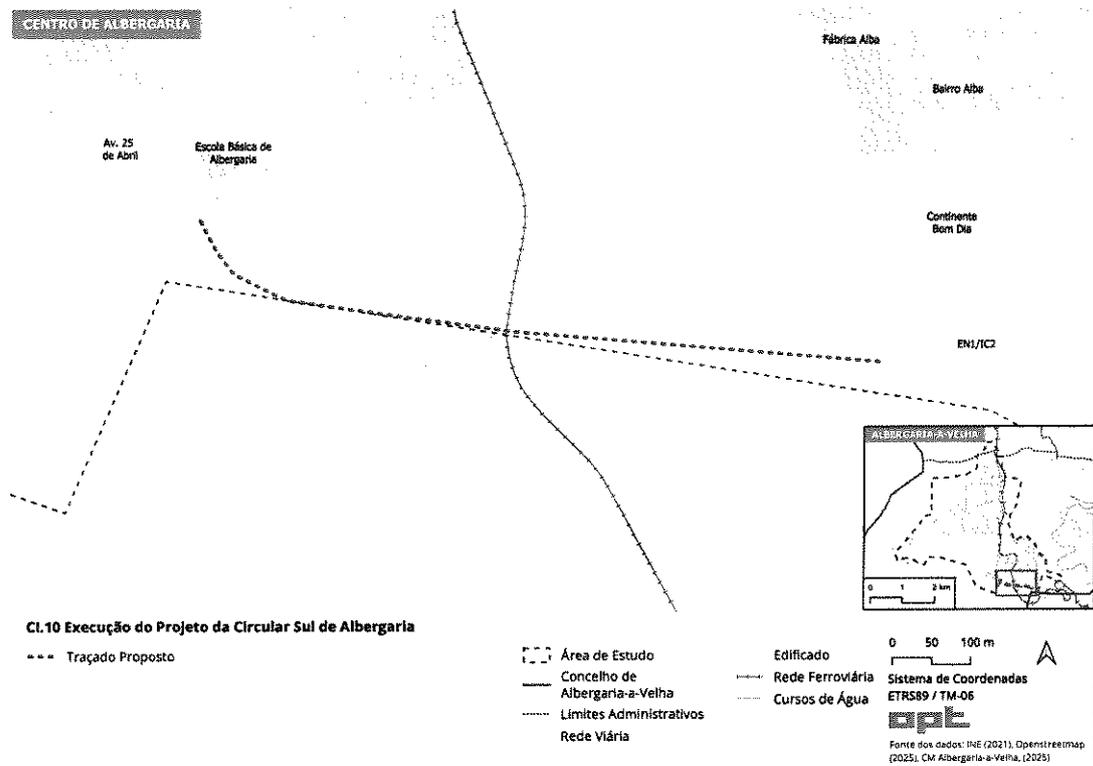


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precede: CI.01 Interdependência: MA.06
------------------------------	---

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	N.º	CI.11
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.11 Reforço da infraestrutura de carregamento elétrico</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O crescimento constante do número de veículos elétricos em circulação representa um desafio para os municípios, que necessitam de adaptar-se com celeridade à nova realidade da mobilidade. A infraestrutura de carregamento, ainda incipiente face à rede de combustíveis fósseis, é um dos principais entraves à adoção generalizada de veículos elétricos. Garantir a disponibilidade e acessibilidade de postos de carregamento é, portanto, essencial para acelerar a transição energética e democratizar o acesso à mobilidade elétrica.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Reforço da rede de carregamento de veículos elétricos no município de Albergaria-a-Velha por meio da instalação de novos pontos e do aumento de potência em postos já existentes. Esta ação visa responder à crescente procura por carregamentos públicos, atender às necessidades de residentes sem acesso a carregamento privado, e disponibilizar infraestrutura adequada a visitantes e turistas, nomeadamente através de carregadores rápidos. A iniciativa tem ainda potencial para fomentar oportunidades económicas ligadas à mobilidade elétrica e à produção de soluções tecnológicas no setor energético.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Expansão da cobertura territorial da rede de carregamento elétrico; Aumento da confiança e conveniência na adoção de veículos elétricos; Melhoria na atratividade do município para visitantes com veículos elétricos.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 4 novos postos de carregamento	60%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Reforço da potência em 7 novos postos	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>		100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

N.º de postos de carregamento instalados  
N.º de postos de carregamento existentes intervencionados

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

4 postos de carregamento instalados;  
7 postos de carregamento intervencionados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

-

*Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the text '37 de Setembro'.*

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Promotores privados

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

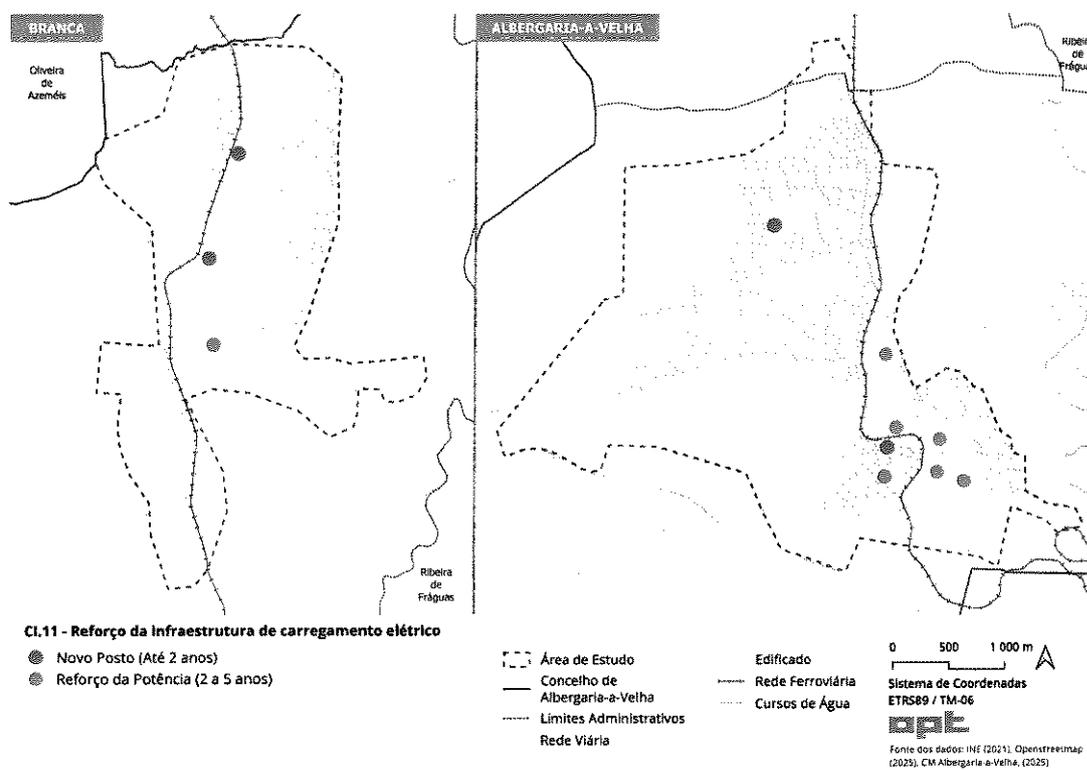
ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem interdependências

Nota: Considera-se que a ação será financiada por promotores privados.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.12
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.12 Criação de regulamentação para a operação logística no município</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A atividade logística urbana tem-se tornado cada vez mais frequente e diversificada, especialmente com o crescimento do comércio eletrónico, que gera entregas em pequenas quantidades com elevada periodicidade. Em Albergaria-a-Velha, a ausência de uma regulamentação específica para as operações logísticas compromete o bom funcionamento do sistema de mobilidade e a organização do espaço público, uma vez que estas operações atualmente seguem apenas as normas do Código da Estrada, sem considerar as necessidades locais.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Propõe-se a criação e aprovação de um regulamento específico para a operação logística no município, que servirá de base legal para organizar esta atividade de forma eficiente e sustentável. Este regulamento abrangerá a delimitação da área de atuação, privilegiando o centro da cidade, estabelecerá horários definidos para as operações, sobretudo para veículos de maiores dimensões, e regulamentará a duração máxima do estacionamento para cargas e descargas, atendendo às necessidades específicas de determinados estabelecimentos como supermercados.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Organização mais eficiente das operações logísticas na cidade; Redução dos impactos negativos da logística no trânsito e no espaço público; Promoção de práticas logísticas mais sustentáveis e adequadas às necessidades do município.				

*Handwritten signatures and notes on the right side of the page.*

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Elaboração do Regulamento	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Acompanhamento da medida	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Acompanhamento da medida	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Implementação da Regulamentação

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

Regulamentação implementada

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

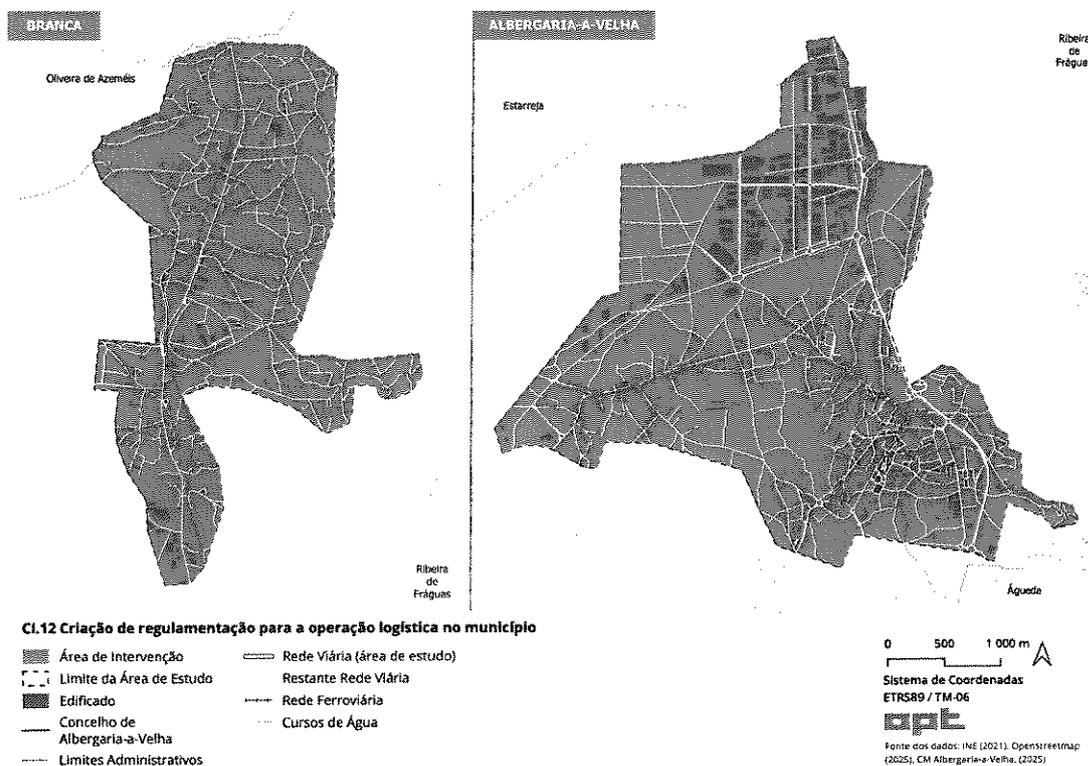
ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: Cl.07; Cl.08

**Nota:** Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.13
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.13 Criação de um parque TIR</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A ausência de infraestrutura específica para o estacionamento desses veículos tem resultado na sua concentração em locais inadequados, como bermas de arruamentos, comprometendo a segurança viária, especialmente para modos ativos como a caminhada e o uso da bicicleta. Esta realidade agrava conflitos entre diferentes modos de transporte, reduz a eficiência logística e prejudica a qualidade do espaço urbano.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de um Parque TIR no limite da Zona Industrial de Albergaria-a-Velha, com capacidade para 19 veículos pesados. A infraestrutura será promovida por um operador privado como contrapartida do processo de licenciamento de um posto de abastecimento de combustíveis, em conformidade com o compromisso firmado com o município. O local proposto encontra-se diretamente ligado à rede viária estruturante, o que permitirá um acesso eficiente e seguro ao parque. A medida visa organizar o estacionamento dos veículos pesados, mitigar os impactos negativos sobre o espaço público e aumentar a segurança de todos os utilizadores da via.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Reorganização da logística urbana, com impactos positivos na fluidez do tráfego; Valorização da zona industrial enquanto espaço funcional e seguro para todas as atividades produtivas.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução da Obra	100 %
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	100 %
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100 %

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** -

**META(S)**

-

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Construção do Parque

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** -

**META(S)**

Parque construído

*Handwritten signatures and marks:*  
 - Top right: a signature.  
 - Middle right: a large 'X' mark.  
 - Below 'X': a signature.  
 - Further down: another signature.  
 - At the bottom: a vertical line with a small mark at the end.

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Promotores privados

**CONTA PÚBLICA**

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

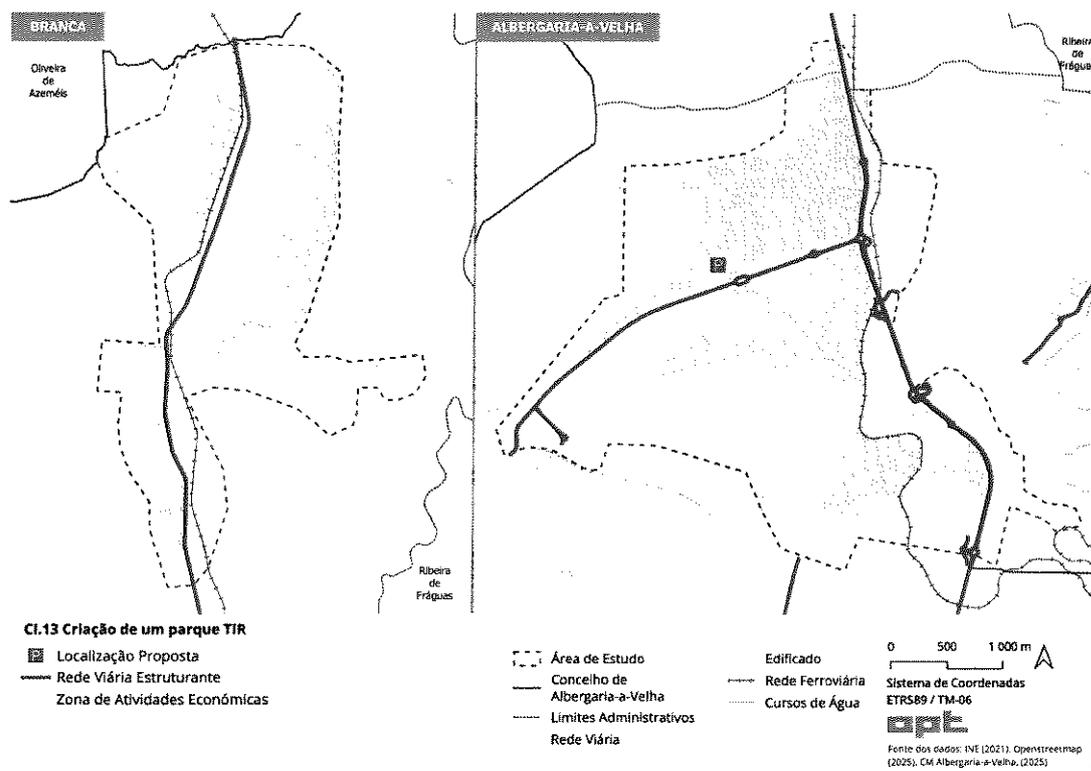
ORÇAMENTO MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precede: CI.08

Nota: Considera-se que a ação será financiada por promotores privados.

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.14
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.14 Elaboração de um estudo para a revisão da sinalização rodoviária</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A sinalização rodoviária constitui um elemento fundamental para a organização do tráfego, a segurança viária e a eficácia da infraestrutura urbana. No território abrangido pelo PMUS de Albergaria-a-Velha, foram identificadas diversas situações de sinalização deficiente, nomeadamente ausências, redundâncias e incongruências entre sinalização vertical e horizontal. Estas falhas resultam frequentemente de intervenções pontuais, não articuladas entre si, e têm impactos negativos na legibilidade do espaço viário, no comportamento dos condutores e na segurança dos modos mais vulneráveis.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	O estudo contemplará o levantamento exaustivo da sinalização vertical e horizontal, a identificação de zonas críticas e a proposta de intervenções corretivas. Os objetivos principais serão a eliminação de redundâncias, a correção de incoerências e o reforço da sinalização em zonas com lacunas. A proposta deverá estar alinhada com os princípios de segurança viária, acessibilidade universal e promoção da mobilidade sustentável. Terá particular foco em áreas com implementação prevista de zonas 30 e de coexistência, onde a sinalização clara e coerente é condição indispensável.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da legibilidade e coerência do ambiente rodoviário urbano; Redução de situações de risco decorrentes de sinalização deficiente ou contraditória; Reforço da segurança viária, especialmente em zonas urbanas e de coexistência modal.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Elaboração do Estudo	100%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento da Execução	0%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento da Execução	0%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
<b>META(S)</b>	
-	

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

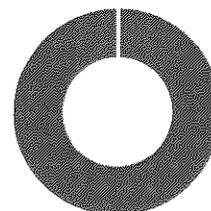
Elaboração do Estudo	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
<b>META(S)</b>	
Estudo elaborado	

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Albergaria-a-Velha
---------------------------------	-----------------------

*Handwritten signatures and initials on the right margin of the page.*

--	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
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 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



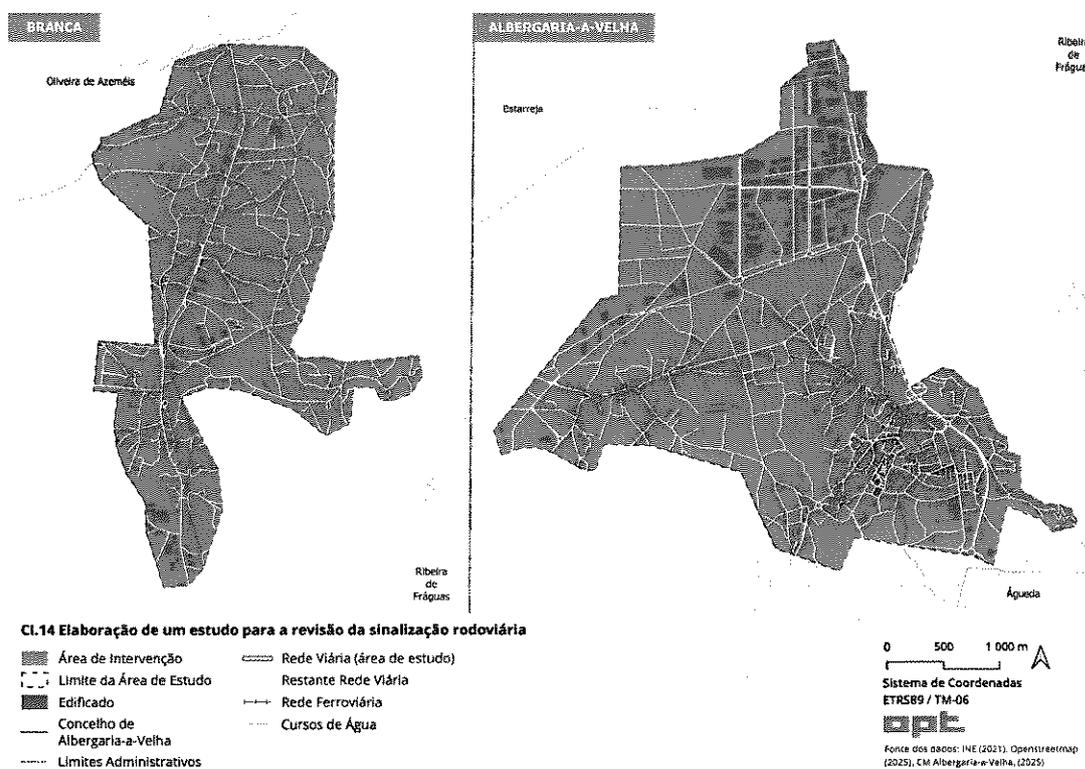
#### FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO

ORÇAMENTO MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES** Interdependências: CI.04; CI.05

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

#### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ALBERGARIA-A-VELHA**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>N.º</b>	CI.15
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.15 Atualização da frota do município para veículos de emissões reduzidas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O município e os seus representantes devem assumir um papel exemplar na promoção de um futuro mais sustentável, sendo agentes de referência na adoção de práticas que garantam prosperidade ambiental e social. Com a crescente consciencialização sobre a necessidade de descarbonizar a mobilidade, torna-se fundamental que os veículos utilizados pela autarquia – tanto nas deslocações institucionais como nas operações de reabilitação urbana e serviços de manutenção – sejam cada vez menos poluentes. Neste contexto, a renovação gradual da frota municipal para veículos de emissões reduzidas constitui uma ação estratégica, alinhada com os compromissos locais, nacionais e europeus de neutralidade carbónica.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de um programa de substituição progressiva da frota municipal por veículos de emissões reduzidas (elétricos ou híbridos), com prioridade para a aquisição de viaturas elétricas, dada a sua maturidade tecnológica, disponibilidade no mercado e viabilidade económica				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução das emissões de poluentes atmosféricos; Contribuição direta para os objetivos locais e nacionais de neutralidade carbónica; Aumento do interesse pela utilização de veículos elétricos; Promoção da imagem do município.				

*Handwritten notes and signatures:*  
 - Initials "se" at the top.  
 - A large signature "P. Pinto" in the middle.  
 - The word "tabel" written below the signature.  
 - A vertical signature on the right side of the page.

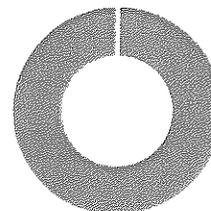
<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Aquisição de 2 viaturas	18%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Aquisição de 3 viaturas	48%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Aquisição de 5 viaturas	100%

<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>	
N.º de viaturas adquiridas	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
10 viaturas adquiridas	
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>	
-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	
-	

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Albergaria-a-Velha;  
Fundo Ambiental

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	70 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	111 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	200 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>381 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

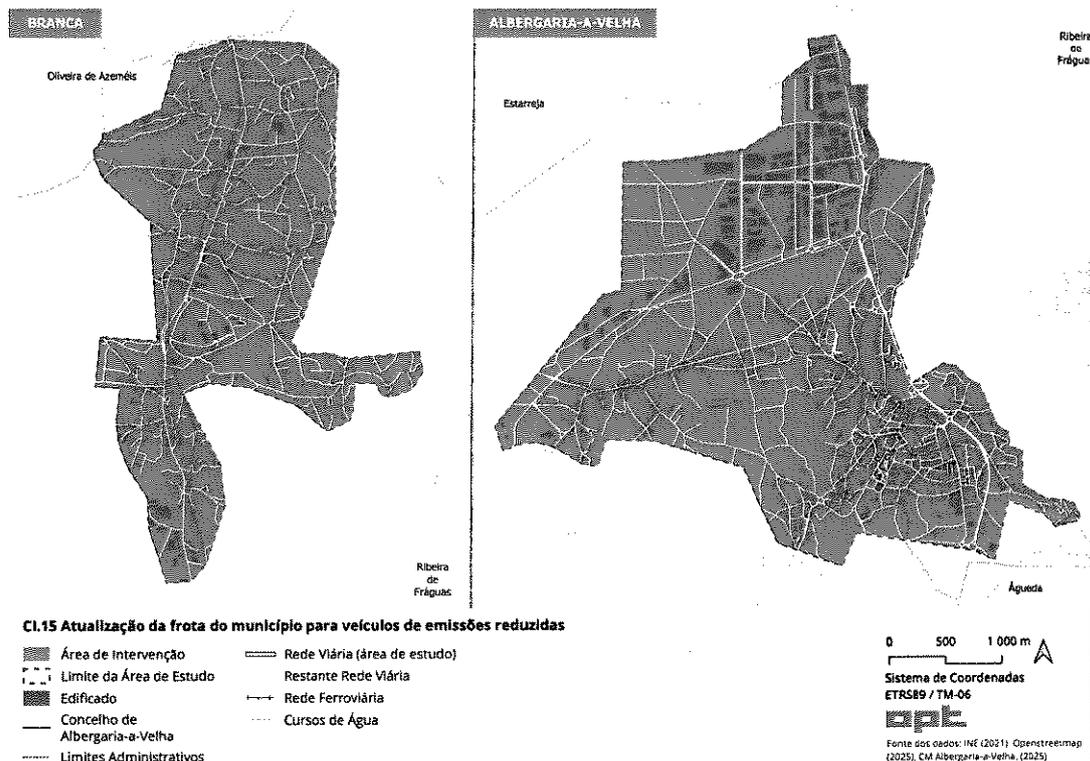
ORÇAMENTO MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Sem Interdependências

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



Handwritten signatures and marks on the right side of the page, including a large 'X' and several illegible signatures.

OPTE

ALBERGARIA  
A VE  
LHA  
MUNICIPIO

