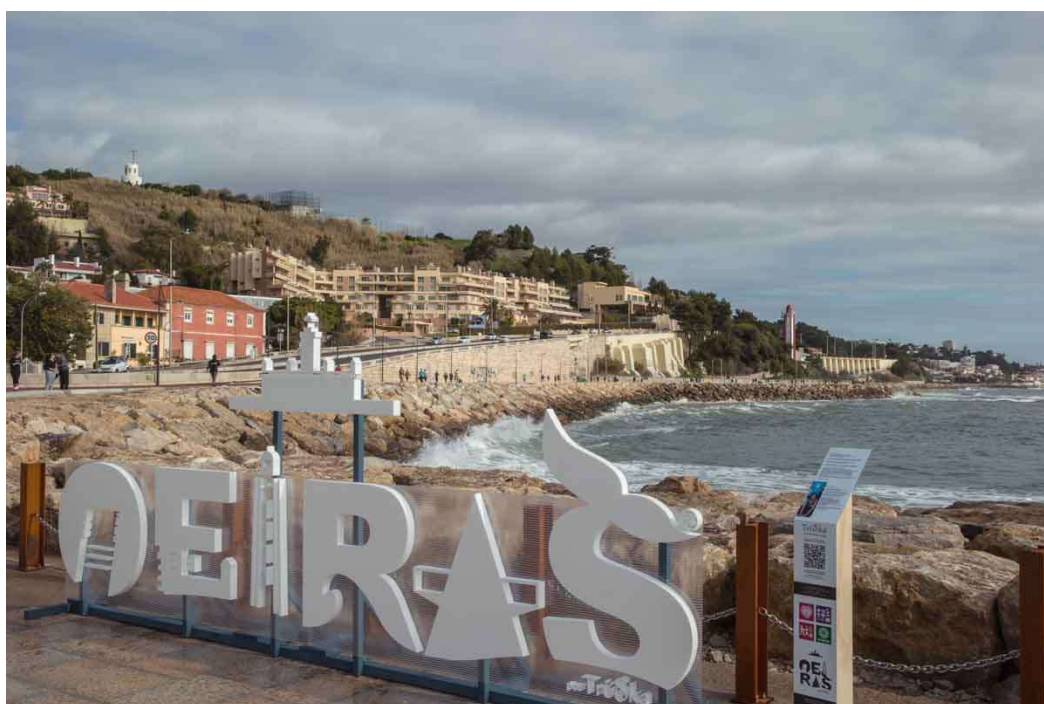


Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para o Município de Oeiras



Relatório da Fase 4 Programa de Investimentos Plano de Monitorização

Novembro | 2020

LISTA DE ACRÓNIMOS

AML	Área Metropolitana de Lisboa	PDM	Plano Diretor Municipal
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>	PMT	Plano de Mobilidade e Transportes
CAOP	Carta Administrativa Oficial de Portugal	PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
CMO	Câmara Municipal de Oeiras	PRR	Plano de Recuperação e Resiliência
GEE	Gases com Efeito de Estufa	TI	Transporte Individual
GTT	Grupo Técnico de Trabalho	TC	Transporte Coletivo
NUT	Nomenclatura de Unidade Territorial	TP	Transporte Público
PACS	Programa para a Ação Climática e Sustentabilidade	VLS	Via Longitudinal Suç
PAMUS	Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável	ZEDL	Zona de Estacionamento de Duração Limitada

ÍNDICE

1. ENQUADRAMENTO	3
1.1. ÂMBITO E OBJETIVOS	3
1.2. METODOLOGIA.....	4
1.3. ORGANIZAÇÃO DO PRESENTE RELATÓRIO	5
2. AVALIAÇÃO DO CONTRIBUTO DAS PROPOSTAS PARA A ESTRATÉGIA DA MOBILIDADE.....	7
3. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS	15
3.1. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS	15
4. MODELO DE MONITORIZAÇÃO	25
4.1. ENQUADRAMENTO.....	25
4.2. ESTRUTURA DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO.....	25
4.3. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO.....	27
5. FONTES DE FINANCIAMENTO	35
5.1. PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA (PRR).....	35
5.2. LISBOA 2030	36
5.3. PROGRAMA PARA A AÇÃO CLIMÁTICA E A SUSTENTABILIDADE (PACS) 2030	37

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 – Metodologia de elaboração do PMUS de Oeiras	4
Figura 4.1 – Níveis do processo de monitorização do PMUS de Oeiras.....	25

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 2.1 – Contributo das medidas para a estratégia de mobilidade do concelho de Oeiras.....	9
Quadro 3.1–Calendarização da implementação das medidas do PMS de Oeiras	17
Quadro 4.1 – Indicadores de Realização	28
Quadro 4.2 – Viagens intraconcelhias dos residentes das freguesias de Oeiras - globais.....	30
Quadro 4.3 – Viagens intrafreguesias dos residentes das freguesias de Oeiras	31
Quadro 4.4 – Viagens intraconcelhias dos residentes das freguesias de Oeiras - externas à freguesia.....	31
Quadro 4.5 – Viagens intraconcelhias dos residentes das freguesias de Oeiras - externas à freguesia.....	32
Quadro 4.6 – Indicadores de resultados e metas a cumprir	34

1. ENQUADRAMENTO

1.1. ÂMBITO E OBJETIVOS

Os últimos anos têm sido caracterizados por um aumento da complexidade e alteração dos padrões de mobilidade, os quais se têm suportado na utilização massiva do automóvel nas deslocações quotidianas.

Esta utilização massiva do transporte individual (TI) resulta do aumento progressivo da taxa de motorização da população e tem conduzido a uma redução progressiva da oferta de transporte público (TP). Face aos decréscimos de procura, o TP tem vindo a reduzir progressivamente os níveis de oferta (horária e cobertura territorial), ficando algumas zonas mais afastadas dos modos pesados, com défices de cobertura de TP. No caso do Município de Oeiras esta situação é mais evidente em alguns lugares de freguesias mais interiores do concelho (e.g. Queijas, Leceia, Porto Salvo) e em polos empresariais localizados no eixo Paço de Arcos/ Porto Salvo), que têm vindo a desenvolver soluções próprias de transportes coletivos para os seus colaboradores e estudantes.

Por outro lado, o uso intensivo do TI (muitas vezes com utilização desnecessária em deslocações de curta distância) acarreta impactes significativos a nível ambiental (emissão de gases poluentes e nas alterações climáticas), social (induzindo a redução da oferta de TP, contribuindo para problemas de saúde das populações e para a redução da qualidade de vida) e de ocupação do espaço público (pelo aumento do espaço de circulação dedicado ao automóvel, do espaço dedicado ao estacionamento e redução do espaço dedicado aos modos suaves e de vivência urbana), contribuindo ainda para o aumento da sinistralidade.

As orientações europeias e nacionais para o setor recomendam que se aposte em estratégias de gestão da mobilidade que contribuam para uma repartição modal mais favorável ao TP e aos modos suaves (pedonal e ciclável). A promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis passa também pela alteração de comportamentos individuais nas deslocações diárias, sendo que o Município de Oeiras tem um papel importante na indução destes comportamentos, quer através da promoção de um espaço público de qualidade, pela reafecção de espaços dedicados aos peões e à vivência urbana, quer através da educação da população mais jovem e mais sensível às questões ambientais e estilos de vida saudáveis para o TP e modos suaves. Este é um desafio para a promoção da qualidade de vida urbana e para a atratividade territorial do município de Oeiras nos próximos anos.

Com a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) do Município de Oeiras, a Câmara Municipal de Oeiras (CMO), ficará dotada de um instrumento de intervenção na gestão da mobilidade da população que reside, trabalha ou estuda no concelho, de modo a reduzir os seus impactes ambientais e assegurar uma acessibilidade de toda a população aos diferentes espaços urbanos e de lazer existentes e previstos, de modo eficiente, ou seja, de forma tecnicamente viável e a um custo acessível.

A elaboração do PMUS de Oeiras tem ainda como objetivos:

- Definir medidas e metas para: (i) uma **repartição modal menos dependente do automóvel**; (ii) um **melhor aproveitamento do sistema** (redes e serviços) de TP e; (iii) o desenvolvimento das **mobilidades suaves**.
- Atender às **necessidades de segmentos populacionais específicos**, como sejam os grupos mais vulneráveis em termos de qualificação e emprego ou população com incapacidades e limitações sensoriais e funcionais.

- **Auscultar e envolver os diversos atores do sistema de mobilidade e transportes**, assim como a **população em geral**, utilizadores e potenciais utilizadores do um sistema de transporte público que se pretende seja a espinha dorsal do sistema de transporte urbano sustentável do município de Oeiras.

Tendo em consideração orientações do “Guia para a elaboração dos PMT”¹ e atendendo a que o PMUS de Oeiras deverá ficar concluído no decorrer do ano 2021, admitiu-se este ano como o referencial para início de implementação do plano de ação, sendo 2025 como o ano intermédio (referencial a médio prazo) e 2030 o ano horizonte de projeto.

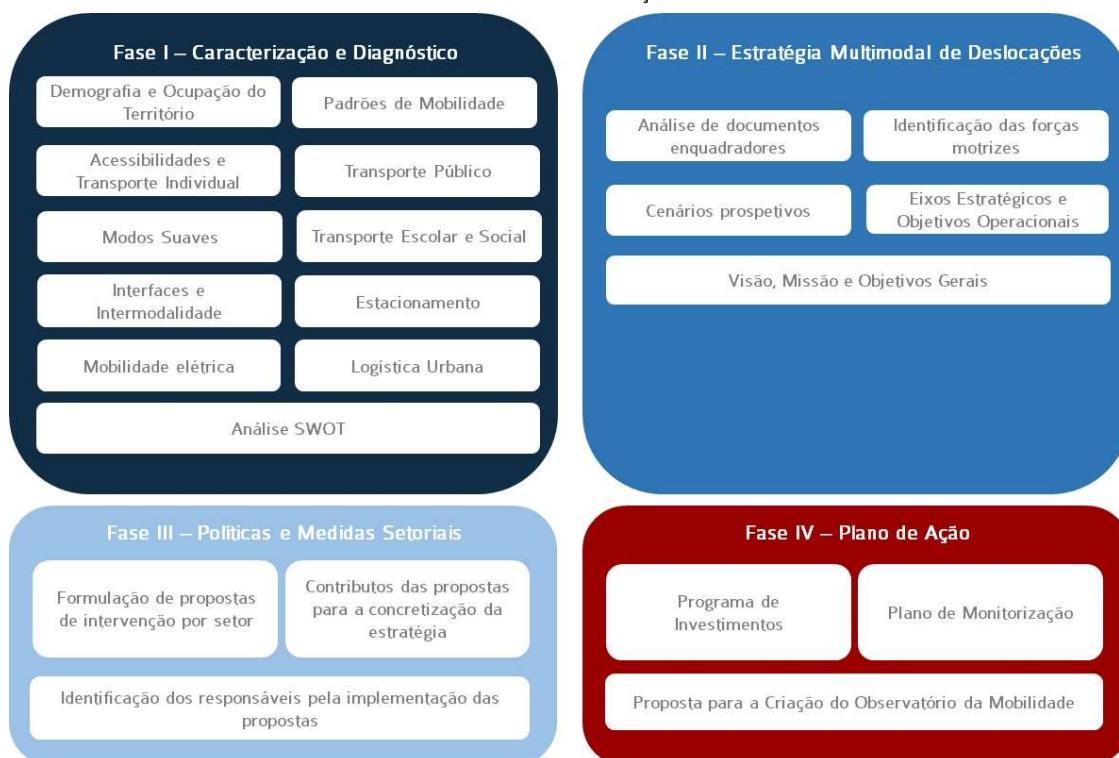
1.2. METODOLOGIA

A elaboração do PMUS do município de Oeiras obedece a um conjunto de orientações metodológicas de âmbito nacional e internacional para a elaboração de planos desta natureza e das quais importa salientar o “Guia para a Elaboração de PMT” e o “Plano Comunitário de Ação para a Mobilidade Urbana – 2009).

Pretende-se que o plano assegure uma perspetiva integradora do território concelhio e do seu sistema mobilidade e transportes e se articule com os instrumentos de planeamento e gestão territorial em vigor, como o Plano Diretor Municipal (PDM) e com as propostas explanadas no Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) da Área Metropolitana de Lisboa (AML). A metodologia do PMUS de Oeiras desenvolve-se em 4 fases, que se apresentam na Figura 1.1.

O presente documento corresponde à Fase 4 – Programa de Investimentos de Medidas/Ações e Plano de Monitorização.

FIGURA 1.1 – METODOLOGIA DE ELABORAÇÃO DO PMUS DE OEIRAS



¹ IMTT, março de 2011, pág. 15

1.3. ORGANIZAÇÃO DO PRESENTE RELATÓRIO

O presente documento, corresponde à versão preliminar da Fase 4 do PMUS de Oeiras, onde se apresentam a calendarização dos projetos e o contributo dos mesmos para a estratégia de mobilidade definida, assim como o modelo de monitorização proposto para o PMUS de Oeiras. Encontra-se estruturado, para além do presente capítulo, da seguinte forma:

- **Capítulo 2 – Contributos das medidas para a estratégia de mobilidade**, onde se avalia de que modo as propostas apresentadas contribuem para a implementação da estratégia de mobilidade;
- **Capítulo 3 – Programa de Investimentos**, onde se apresenta a calendarização dos projetos e medidas, as entidades responsáveis pela implementação das mesmas e potenciais fontes de financiamento;
- **Capítulo 4 – Plano de Monitorização**, no qual se propõem indicadores de resultado e realização a utilizar para medir a implementação dos projetos e se avança com as bases para a construção e implementação de um Observatório da Mobilidade;
- **Capítulo 5 – Fontes de Financiamento**, onde se apresentam potenciais instrumentos europeus e nacionais de financiamentos dos projetos inseridos no presente plano de mobilidade.

2. AVALIAÇÃO DO CONTRIBUTO DAS PROPOSTAS PARA A ESTRATÉGIA DA MOBILIDADE

As propostas efetuadas no âmbito da fase III do PMUS, não contribuem de forma equitativa para a concretização dos objetivos estratégicos definidos, nem para o objetivo de integração metropolitana e atratividade territorial e afirmação de um modelo de desenvolvimento polinucleado do concelho.





Do conjunto de ações propostas, os corredores de transportes públicos de procura elevada, bem como algumas infraestruturas rodoviárias, são os que apresentam de forma mais significativa, não só a integração metropolitana do município, como o funcionamento do sistema de transportes do município e da AML norte, no seu conjunto, contribuindo ainda de forma expressiva para a consolidação de um modelo territorial polinucleado assente em 5 aglomerações urbanas e 2 eixos de concentração de polos empresariais.

Face ao exposto, importa avaliar o contributo dos projetos propostos no plano de ação para a implementação da estratégia de mobilidade, o que é feito através de uma análise cruzada da matriz das propostas e objetivos estratégicos, o que permite demonstrar a mais valia das propostas para a concretização da estratégia e dos objetivos.

O conjunto de propostas do PMUS de Oeiras foi estruturado em função da organização dos capítulos do relatório da Fase 3 - Plano de Ação, pelo que para facilitar a leitura cruzada com os relatórios anteriores, se apresenta uma avaliação das medidas estruturadas em torno dos objetivos específicos e linhas de orientação definidos na Fase 3, avaliando-se o seu contributo para os objetivos estratégicos que nortearam a definição da Estratégia de Mobilidade do município de Oeiras, e que são os seguintes:

- Objetivo Estratégico I - Promover padrões de mobilidade mais sustentáveis, sustentados na utilização dos modos suaves e do TP;
- Objetivo Estratégico II - Promover a racionalização do TI e a melhoria da segurança das deslocações;
- Objetivo Estratégico III - Melhorar a eficiência energética e ambiental do sistema de transportes;
- Objetivo Estratégico IV - Promover a equidade social e a coesão territorial no município;
- Objetivo Estratégico V - Promover a utilização de ITS na gestão da mobilidade urbana.

Para efeitos de avaliação considerou-se a seguinte escala:

	Não contribui para o objetivo
	Contribui pouco para o objetivo
	Contribui para o objetivo
	Contribui muito para o objetivo

Note-se que quase todas as medidas contribuem fortemente para pelo menos um objetivo, existindo medidas que contribuem muito para dois ou mais objetivos, destacando-se nestas a implementação dos corredores de transporte público de procura elevada, a melhoria dos esquemas de circulação de alguns aglomerados urbanos e ainda a implementação de alguns troços da rede ciclável estruturante.

QUADRO 2.1 – CONTRIBUTO DAS MEDIDAS PARA A ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE DO CONCELHO DE OEIRAS

Medidas	Objetivo Estratégico I	Objetivo Estratégico II	Objetivo Estratégico III	Objetivo Estratégico IV	Objetivo Estratégico V
OO1 - Articular a política de ordenamento do território e usos do solo com o planeamento dos transportes					
Definir requisitos para a localização de polos geradores/attractores de deslocações					
Promover a elaboração de estudos de mobilidade e transportes					
Apostar em áreas urbanas multifuncionais					
OO2 - Reforçar a conectividade da rede viária e reduzir a sinistralidade rodoviária					
Melhorar o desempenho da rede rodoviária através da construção de ligações entre o 1º e o 2º nível hierárquico da rede					
Nós da CRIL em Miraflores					
Nó da A5 em Linda-a-Velha, junto ao golfe do Estádio Nacional					
Reperfilamento da Estrada da Outurela em Carnaxide					
Variante da Avenida do Forte entre Carnaxide e a Outurela					
Variante de Porto Salvo					
Conclusão da Variante Nascente de Barcarena					
Variante Norte ao Centro de Oeiras					
Ligação da Estrada do Murganhal à Rotunda da Cidade do Futebol - VLS					
Ligação da Rotunda da Estrada de Oeiras à Rotunda da Lage					
Reperfilamento e Rotundas da Avenida Professor Reinaldo dos Santos e ligação ao Parque de Estacionamento do Hospital e empreendimento <i>Dream Living</i>					
Reperfilamento da Via Longitudinal Sul entre Caxias e a Rotunda do Centro de Congressos					
Ligação entre a variante sul de Oeiras e a interface rodoferroviária de Oeiras					
Nó entre a EN117 e a Variante Norte a Carnaxide					
Nó de Algés com a Avenida Marginal					
Reperfilamento da Estrada Militar entre Queijas e Queluz de Baixo					

Medidas	Objetivo Estratégico I	Objetivo Estratégico II	Objetivo Estratégico III	Objetivo Estratégico IV	Objetivo Estratégico V
Ligação da Avenida dos Bombeiros Voluntários ao Nó da CRIL em Miraflores					
Nó da Via Longitudinal Norte com a CREL					
Conclusão da Via Longitudinal Norte					
Conclusão da Via Longitudinal Sul					
Prolongamento da Circular de Porto Salvo a Vila Fria					
Via de Ligação da Avenida Marginal ao nó da VLS em Laveiras/Murganhal					
Via de ligação entre a Rua do Penedo e a Circular do Cabanas Golf em Porto Salvo					
Variante à Estrada de Talaíde/ligação a Cascais					
Fecho da circular do Cabanas Golfe					
Viaduto da Marginal em Santo Amaro de Oeiras					
Via reversível Algés - Cruz Quebrada					
Consolidar a Hierarquia da rede viária					
Melhorar o esquema de circulação nalguns aglomerados urbanos					
Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Porto Salvo					
Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Barcarena					
Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Vila Fria					
Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Algés/Dafundo					
Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Oeiras					
Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Linda-a-Velha					
Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Carnaxide					
Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Queluz de Baixo					
Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária, nomeadamente os atropelamentos					
Elaboração de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária					
Implementar campanhas de sensibilização e prevenção rodoviária					
Implementar um sistema de recolha de informação de tráfego no município					
OO3 - Adequar a oferta de TP às necessidades de residentes e visitantes e reforçar a intermodalidade do sistema de transportes					
Estruturar corredores de procura elevada					
Corredor Paço de Arcos - Sintra					
Corredor Algés - Reboleira					
Corredor Cruz Quebrada - Algés					
Requalificação e Modernização da Linha de Cascais					
Corredor BRT longitudinal norte (serviço expresso em via dedicada)					
Serviço expresso em via partilhada entre Linda-a-Velha e Carnaxide					

Medidas	Objetivo Estratégico I	Objetivo Estratégico II	Objetivo Estratégico III	Objetivo Estratégico IV	Objetivo Estratégico V
Criar serviços de transporte público de passageiros de proximidade					
Criar serviços de transporte público de passageiros de proximidade	■	■	■	■	
Criar oferta de TP complementar à regular	■	■	■	■	
Construir/requalificar as interfaces de transporte					
Construção/Requalificação de terminais rodoviários - Algés	■	■	■	■	■
Construção/Requalificação de terminais rodoviários - Cruz Quebrada	■	■	■	■	
Construção/Requalificação de terminais rodoviários - Paço de Arcos	■	■	■	■	
Construção/Requalificação de terminais rodoviários - Oeiras	■	■	■	■	
Ligações pedonais à interface de Barcarena	■	■	■	■	
Ligações pedonais e melhoria do estacionamento na interface de Caxias	■	■	■	■	
OO4 - Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis					
Criar oferta de estacionamento, preferencialmente em parques, nos principais aglomerados do concelho					
Parque de Estacionamento das Fontainhas – Paço de Arcos		■	■	■	
Silo do Moinho das Antas - Oeiras		■	■	■	
Silo Cerâmica Montargila		■	■	■	
Parque de Estacionamento Praceta Maria Barbosa do Bocage - Carnaxide		■	■	■	
Parque de Estacionamento “Quintal Desportivo” - Carnaxide		■	■	■	
Parque de Estacionamento da Avenida da República - Algés		■	■	■	
Parque de Estacionamento de Porto Salvo		■	■	■	
Parque de Estacionamento - Zona Antiga do Dafundo		■	■	■	
Parque de Estacionamento Linda-a-Velha		■	■	■	
Parque de Estacionamento - ZI Queluz de Baixo		■	■	■	
Praça dos Lusíadas (Parques Tejo), em Linda-a-Velha		■	■	■	
Praça Verney em Oeiras		■	■	■	

Medidas	Objetivo Estratégico I	Objetivo Estratégico II	Objetivo Estratégico III	Objetivo Estratégico IV	Objetivo Estratégico V
Parque do Fórum, Oeiras					
Parque da Av. dos Bombeiros Voluntários de Algés					
Alargar as áreas de estacionamento tarifado					
Alargamento das áreas de estacionamento tarifado (Plano Estratégico em desenvolvimento)					
Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento					
Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento					
Criar estacionamento de longa duração nas interfaces de transporte					
Rever os tarifários praticados na ZEDL e reforçar a fiscalização					
Rever os tarifários praticados das ZEDL					
Reforço da fiscalização					
OO5 - Promover as deslocações em modos suaves					
Promoção dos modos suaves em áreas urbanas					
Promoção dos modos suaves - Algés-Dafundo					
Promoção dos modos suaves - Linda-a-Velha/Miraflores					
Promoção dos modos suaves - Carnaxide					
Promoção dos modos suaves - Caxias					
Promoção dos modos suaves - Oeiras/Paço de Arcos					
Promoção dos modos suaves - Barcarena					
Promoção dos modos suaves - Queluz de Baixo					
Promoção dos modos suaves - Porto Salvo					
Ligações pedonais Algés/Dafundo à zona ribeirinha					
Criar uma rede ciclável, dotando-a de equipamentos de apoio					
Algés – Avenida dos Bombeiros Voluntários					
Jamor – Linda-a-Velha					
Jamor – Margem esquerda					
Jamor – Linda-a-Velha (Troço 1)					
Ligação Barcarena - Caxias - Ribeiras					
Ligação Barcarena - Queijas					
Ligação Barcarena - Vila Fria					
Ligação Carnaxide - Queijas					
Linda-a-Velha - Carnaxide Oeste					
Marginal Algés - Cruz Quebrada					
Miraflores - Avenida Fernão Lopes					

Medidas	Objetivo Estratégico I	Objetivo Estratégico II	Objetivo Estratégico III	Objetivo Estratégico IV	Objetivo Estratégico V
Mirafleres - Linda-a-Velha					
Mirafleres - Lisboa (Estrada dos Moinhos)					
Mirafleres a Carnaxide pela Portela					
Murganhal - Ciclovía Empresarial					
Nova SBE - Escolas - Estação					
Paço de Arcos - Santo Amaro de Oeiras					
Santo Amaro de Oeiras - Oeiras					
Passeio Ribeirinho – Paço de Arcos - Caxias					
Passeio Ribeirinho – Cruz Quebrada					
Pedreira Italiana - Hospital					
Portela de Carnaxide a Lisboa (Parque de Campismo)					
Lagoas Park – São Marcos					
Ligação da ciclovía empresarial a Lage					
Valejas - Murganhal					
Valejas - Queijas					
Ligação Lage – Parque dos Poetas					
Lagoas Park - Vila Fria					
Estação de Paço de Arcos - Praia					
Parque dos Poetas - Escolas - Paço de Arcos					
Implementar sistemas de bicicletas de utilização partilhada					
Projeto Piloto - Passeio Ribeirinho					
Projeto Piloto - Ciclovía Empresarial					
Projeto Piloto - Ciclovía da Medrosa - Nova SBE (com trotinetes)					
2ª fase de implementação					
Criar incentivos para a utilização dos modos suaves					

Medidas	Objetivo Estratégico I	Objetivo Estratégico II	Objetivo Estratégico III	Objetivo Estratégico IV	Objetivo Estratégico V
Divulgar as redes pedonais e cicláveis e implementar campanhas de sensibilização para a sua utilização					
Divulgar as redes pedonais estruturantes					
Divulgar a rede ciclável					
Elaborar um Plano Municipal de Acessibilidade para Todos					
OO6 - Otimizar a rede logística e o sistema de distribuição urbana					
Criar um regulamento municipal de cargas e descargas					
Implementar um novo sistema de distribuição urbana de mercadorias nos centros dos aglomerados urbanos - Estudo					
Reforçar a oferta de bolsas de cargas e descargas e reforçar a fiscalização das mesmas					
OO7 - Apostar em medidas de gestão da mobilidade					
Criar centros/lojas da mobilidade					
Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para polos geradores/attractores de deslocações					
Promover planos de mobilidade escolares					
Implementar medidas que promovam a racionalização do TI (<i>carpooling</i> e <i>carsharing</i>)					
Expandir a rede de carregamento de veículos elétricos					
Criar zonas de baixas emissões nos principais aglomerados urbanos de Oeiras					
Implementar campanhas de sensibilização que contribuam para adoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis					
Implementar uma campanha de sensibilização para a utilização do transporte público					
Campanhas de sensibilização para a utilização dos modos suaves					
Evento <i>Bike to Work</i>					
Ações de sensibilização sobre andar de bicicleta no espaço público					

3. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

3.1. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS

O período de vigência do presente Plano é de 10 anos, sendo que a maioria das medidas nele previstas serão implementadas neste horizonte temporal, tendo-se assumido dois prazos de calendarização, a saber:

- **Curto prazo**, que inclui as medidas que devem ser implementadas nos primeiros 5 anos de vigência do plano;
- **Médio prazo**, que integra as medidas a implementar nos últimos 5 anos de vigência do plano.

São igualmente propostas medidas para implementar no longo prazo, as quais serão ainda alvo de estudo e que serão implementadas apenas após o fim da vigência do presente plano.

A maioria das medidas serão implementadas num dos períodos temporais, havendo, no entanto, algumas, cuja implementação se estende por um ou mais períodos, já que são medidas cuja implementação se prevê que seja efetuada de forma faseada (e.g. implementação da rede ciclável) e outras que, pelos objetivos que pretendem atingir deverão ser implementadas continuamente ao longo de todo o período de vigência do PMUS (e.g. implementação de campanhas de sensibilização, informação e educação).

São ainda identificadas as entidades responsáveis pela implementação das medidas e os custos de investimento das medidas a realizar no curto prazo, sempre que o grau de detalhe das mesmas em sede do presente plano o permita.

As estimativas apresentadas têm por base:

- No caso da construção de ligações rodoviárias, as estimativas de orçamento efetuadas no âmbito do Plano de Acessibilidades de Oeiras, as quais deverão ser revistas aquando da definição da solução de implementação definitiva e da elaboração do anteprojecto e projecto de execução;
- Custos unitários utilizados em estudos anteriores.

Existem ainda medidas que não têm qualquer custo para o município, como a criação de regulamentos de transportes ou a elaboração de planos de mobilidade de empresas e polos.

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para o Município de Oeiras
 Fase 4 – Programa de investimentos de Medidas e Plano de Monitorização

QUADRO 3.1—CALENDARIZAÇÃO DA IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DO PMS DE OEIRAS

Objetivo Operacional	Medida	Até 5 anos	5 a 10 anos	mais de 10 anos	Custo de investimento	Entidade (s) Responsável(is)
OO1 - Articular a política de ordenamento do território e usos do solo com o planeamento dos transportes					0,00 €	
	Definir requisitos para a localização de polos geradores/attractores de deslocações					Município de Oeiras
	Promover a elaboração de estudos de mobilidade e transportes					Município de Oeiras
	Apostar em áreas urbanas multifuncionais					Município de Oeiras
OO2 - Reforçar a conetividade da rede viária e reduzir a sinistralidade rodoviária					25 223 000,00 €	
Melhorar o desempenho da rede rodoviária através da construção de ligações entre o 1º e o 2º nível hierárquico da rede					25 030 000,00 €	
	Nós da CRIL em Miraflores					Município de Oeiras Infraestruturas de Portugal
	Nó da A5 em Linda-a-Velha, junto ao golfe do Estádio Nacional					Município de Oeiras BRISA
	Reperfilamento da Estrada da Outurela em Carnaxide					Município de Oeiras
	Variante da Avenida do Forte entre Carnaxide e a Outurela					Município de Oeiras
	Variante de Porto Salvo					Município de Oeiras
	Conclusão da Variante Nascente de Barcarena					Município de Oeiras
	Variante Norte ao Centro de Oeiras					Município de Oeiras
	Ligação da Estrada do Murganhal à Rotunda da Cidade do Futebol - VLS				1 200 000,00 €	Município de Oeiras
	Ligação da Rotunda da Estrada de Oeiras à Rotunda da Lage				800 000,00 €	Município de Oeiras
	Reperfilamento e Rotundas da Avenida Professor Reinaldo dos Santos e ligação ao Parque de Estacionamento do Hospital e empreendimento <i>Dream Living</i>					Município de Oeiras
	Reperfilamento da Via Longitudinal Sul entre Caxias e a Rotunda do Centro de Congressos				1 300 000,00 €	Município de Oeiras
	Ligação entre a variante sul de Oeiras e a interface ferro-rodoviária de Oeiras				3 200 000,00 €	Município de Oeiras
	Nó entre a EN117 e a Variante Norte a Carnaxide				3 000 000,00 €	Município de Oeiras
	Nó de Algés com a Avenida Marginal				130 000,00 €	Município de Oeiras

Objetivo Operacional	Medida	Até 5 anos	5 a 10 anos	mais de 10 anos	Custo de investimento	Entidade (s) Responsável(is)
						Infraestruturas de Portugal
	Reperfilamento da Estrada Militar entre Queijas e Queluz de Baixo				4 500 000,00 €	Município de Oeiras
	Ligação da Avenida dos Bombeiros Voluntários ao Nó da CRIL em Miraflores				2 100 000,00 €	Município de Oeiras
	Nó da Via Longitudinal Norte com a CREL				8 800 000,00 €	Município de Oeiras BRISA
	Conclusão da Via Longitudinal Norte					Município de Oeiras
	Conclusão da Via Longitudinal Sul					Município de Oeiras
	Prolongamento da Circular de Porto Salvo a Vila Fria					Município de Oeiras
	Via de Ligação da Avenida Marginal ao nó da VLS em Laveiras/Murganhal					Município de Oeiras
	Via de ligação entre a Rua do Penedo e a Circular do Cabanas Golf em Porto Salvo					Município de Oeiras
	Variante à Estrada de Talaíde/ligação a Cascais					Município de Oeiras
	Fecho da circular do Cabanas Golfe					Município de Oeiras
	Viaduto da Marginal em Santo Amaro de Oeiras					Município de Oeiras
	Via reversível Algés - Cruz Quebrada					Município de Oeiras
	Consolidar a Hierarquia da rede viária					Município de Oeiras
	Melhorar o esquema de circulação nalguns aglomerados urbanos				133 000,00 €	
	Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Porto Salvo				15 000,00 €	Município de Oeiras
	Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Barcarena				10 000,00 €	Município de Oeiras
	Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Vila Fria				10 000,00 €	Município de Oeiras
	Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Algés/Dafundo				25 000,00 €	Município de Oeiras
	Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Oeiras				18 000,00 €	Município de Oeiras
	Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Linda-a-Velha				20 000,00 €	Município de Oeiras
	Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Carnaxide				20 000,00 €	Município de Oeiras
	Elaboração do Estudo de Circulação e Estacionamento de Queluz de Baixo				15 000,00 €	Município de Oeiras
	Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária, nomeadamente os atropelamentos				60 000,00 €	
	Elaboração de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária				35 000,00 €	Município de Oeiras
	Implementar campanhas de sensibilização e prevenção rodoviária				25 000,00 €	Município de Oeiras
	Implementar um sistema de recolha de informação de tráfego no município					Município de Oeiras
	OO3 - Adequar a oferta de TP às necessidades de residentes e visitantes e reforçar a intermodalidade do sistema de transportes				0,00 €	
	Estruturar corredores de procura elevada					

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para o Município de Oeiras
Fase 4 – Programa de investimentos de Medidas e Plano de Monitorização

Objetivo Operacional	Medida	Até 5 anos	5 a 10 anos	mais de 10 anos	Custo de investimento	Entidade (s) Responsável(is)
	Corredor Paço de Arcos - Sintra					Área Metropolitana de Lisboa
	Corredor Algés - Reboleira					Área Metropolitana de Lisboa
	Corredor Cruz Quebrada - Algés					Área Metropolitana de Lisboa
	Requalificação e Modernização da Linha de Cascais					Infraestruturas de Portugal
	Corredor BRT longitudinal norte (serviço expresso em via dedicada)					Município de Oeiras
	Serviço expresso em via partilhada entre Linda-a-Velha e Carnaxide					Município de Oeiras
Criar serviços de transporte público de passageiros de proximidade						
	Criar serviços de transporte público de passageiros de proximidade					Município de Oeiras/ AML
Construir/requalificar as interfaces de transporte						
	Construção/Requalificação de terminais rodoviários - Algés					Município de Oeiras
	Construção/Requalificação de terminais rodoviários - Cruz de Quebrada					Município de Oeiras Entidade promotora do projeto Porto da Cruz
	Construção/Requalificação de terminais rodoviários - Paço de Arcos					Município de Oeiras
	Construção/Requalificação de terminais rodoviários - Oeiras					Município de Oeiras Entidade promotora do projeto da Fundação de Oeiras
	Ligações pedonais à interface de Barcarena					Município de Oeiras
	Ligações pedonais e melhoria estacionamento em Caxias					Município de Oeiras
OO4 - Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis					60 000,00 €	
Criar oferta de estacionamento, preferencialmente em parques, nos principais aglomerados do concelho						
	Parque de Estacionamento das Fontainhas – Paço de Arcos					Município de Oeiras Parques Tejo
	Silo do Moinho das Antas - Oeiras					Município de Oeiras Parques Tejo

Objetivo Operacional	Medida	Até 5 anos	5 a 10 anos	mais de 10 anos	Custo de investimento	Entidade (s) Responsável(is)
	Silo Cerâmica Montargila					Município de Oeiras Parques Tejo
	Parque de Estacionamento Praceta Maria Barbosa do Bocage - Carnaxide					Município de Oeiras Parques Tejo
	Parque de Estacionamento "Quintal Desportivo" - Carnaxide					Município de Oeiras Parques Tejo
	Parque de Estacionamento da Avenida da República - Algés					Município de Oeiras Parques Tejo
	Parque de Estacionamento de Porto Salvo					Município de Oeiras Parques Tejo
	Parque de Estacionamento - zona antiga do Dafundo					Município de Oeiras Parques Tejo
	Parque de Estacionamento Linda-a-Velha					Município de Oeiras Parques Tejo
	Parque de Estacionamento - ZI Queluz de Baixo					Município de Oeiras Parques Tejo
	Praça dos Lusíadas (Parques Tejo), em Linda-a-Velha					Parques Tejo
	Praça Verney em Oeiras					Município de Oeiras
	Parque do Fórum, Oeiras					Município de Oeiras
	Parque da Av. dos Bombeiros Voluntários de Algés					Parques Tejo
Alargar as áreas de estacionamento tarifado						
	Alargamento das áreas de estacionamento tarifado (Plano Estratégico em desenvolvimento)					Parques Tejo
Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento					60 000,00 €	
	Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento				60 000,00 €	Município de Oeiras Parques Tejo
Criar estacionamento de longa duração nas interfaces de transporte						
Rever os tarifários praticados na ZEDL e reforçar a fiscalização						
	Rever os tarifários praticados das ZEDL					Município de Oeiras Parques Tejo
	Reforço da fiscalização					Município de Oeiras Parques Tejo
005 - Promover as deslocações em modos suaves					345 000,00 €	
Promoção dos modos suaves em áreas urbanas						
	Promoção dos modos suaves - Algés-Dafundo					Município de Oeiras
	Promoção dos modos suaves - Linda-a-Velha/Miraflores					Município de Oeiras
	Promoção dos modos suaves - Carnaxide					Município de Oeiras
	Promoção dos modos suaves - Caxias					Município de Oeiras

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para o Município de Oeiras
Fase 4 – Programa de investimentos de Medidas e Plano de Monitorização

Objetivo Operacional	Medida	Até 5 anos	5 a 10 anos	mais de 10 anos	Custo de investimento	Entidade (s) Responsável(is)
	Promoção dos modos suaves - Oeiras/Paço de Arcos					Município de Oeiras
	Promoção dos modos suaves - Barcarena					Município de Oeiras
	Promoção dos modos suaves - Queluz de Baixo					Município de Oeiras
	Promoção dos modos suaves - Porto Salvo					Município de Oeiras
	Ligações pedonais Algés/Dafundo à zona ribeirinha					Município de Oeiras
Criar uma rede ciclável, dotando-a de equipamentos de apoio						
	Algés – Avenida dos Bombeiros Voluntários					Município de Oeiras
	Jamor – Linda-a-Velha					Município de Oeiras
	Jamor – Margem esquerda					Município de Oeiras
	Jamor – Linda-a-Velha (Troço 1)					Município de Oeiras
	Ligação Barcarena - Caxias - Ribeiras					Município de Oeiras
	Ligação Barcarena - Queijas					Município de Oeiras
	Ligação Barcarena - Vila Fria					Município de Oeiras
	Ligação Carnaxide - Queijas					Município de Oeiras
	Linda-a-Velha - Carnaxide Oeste					Município de Oeiras
	Marginal Algés - Cruz Quebrada					Município de Oeiras
	Miraflares - Avenida Fernão Lopes					Município de Oeiras
	Miraflares - Linda-a-Velha					Município de Oeiras
	Miraflares - Lisboa (Estrada dos Moinhos)					Município de Oeiras
	Miraflares a Carnaxide pela Portela					Município de Oeiras
	Murganhal - Ciclovia Empresarial					Município de Oeiras
	Nova SBE - Escolas - Estação					Município de Oeiras
	Paço de Arcos - Santo Amaro de Oeiras					Município de Oeiras

Objetivo Operacional	Medida	Até 5 anos	5 a 10 anos	mais de 10 anos	Custo de investimento	Entidade (s) Responsável(is)
	Santo Amaro de Oeiras - Oeiras					Município de Oeiras
	Passeio Ribeirinho – Paço de Arcos - Caxias					Município de Oeiras
	Passeio Ribeirinho – Cruz Quebrada					Município de Oeiras
	Pedreira Italiana - Hospital					Município de Oeiras
	Portela de Carnaxide a Lisboa (Parque de Campismo)					Município de Oeiras
	Lagoas Park – São Marcos					Município de Oeiras
	Ligação da ciclovía empresarial a Lage					Município de Oeiras
	Valejas - Murganhal					Município de Oeiras
	Valejas - Queijas					Município de Oeiras
	Ligação Lage – Parque dos Poetas					Município de Oeiras
	Lagoas Park - Vila Fria					Município de Oeiras
	Estação de Paço de Arcos - Praia					Município de Oeiras
	Parque dos Poetas - Escolas - Paço de Arcos					Município de Oeiras
Implementar sistemas de bicicletas de utilização partilhada					300 000,00 €	
	Projeto Piloto - Passeio Ribeirinho					Município de Oeiras Empresa concessionária do sistema
	Projeto Piloto - Ciclovía Empresarial					Município de Oeiras Empresa concessionária do sistema
	Projeto Piloto - Ciclovía da Medrosa - Nova SBE (com trotinetes)					Município de Oeiras Empresa concessionária do sistema
	2ª fase de implementação					
Criar incentivos para a utilização dos modos suaves						Município de Oeiras
Divulgar as redes pedonais e cicláveis e implementar campanhas de sensibilização para a sua utilização					45 000,00 €	
	Divulgar as redes pedonais estruturantes				20 000,00 €	Município de Oeiras
	Divulgar a rede ciclável				25 000,00 €	Município de Oeiras
Desenvolver um Plano Municipal de Acessibilidade para Todos					50 000,00 €	Município de Oeiras
OO6 - Otimizar a rede logística e o sistema de distribuição urbana					0,00 €	
Criar um regulamento municipal de cargas e descargas						Município de Oeiras
Implementar um novo sistema de distribuição urbana de mercadorias nos centros dos aglomerados urbanos - Estudo					25 000,00 €	Município de Oeiras
Reforçar a oferta de bolsas de cargas e descargas e reforçar a fiscalização						Município de Oeiras

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para o Município de Oeiras
Fase 4 – Programa de investimentos de Medidas e Plano de Monitorização

Objetivo Operacional	Medida	Até 5 anos	5 a 10 anos	mais de 10 anos	Custo de investimento	Entidade (s) Responsável(is)
007 - Apostar em medidas de gestão da mobilidade					70 000,00 €	
	Criar centros/lojas da mobilidade					Município de Oeiras
	Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para polos geradores/attractores de deslocações					Empresas gestoras de polos geradores/attractores de deslocações
	Promover planos de mobilidade escolares					Município de Oeiras Agrupamentos de Escolas
	Implementar medidas que promovam a racionalização do TI (<i>carpooling e carsharing</i>)					Município de Oeiras Empresas gestoras polos geradores/ attractores de deslocações
	Expandir a rede de carregamento de veículos elétricos					Município de Oeiras
	Criar zonas de baixas emissões nos principais aglomerados urbanos de Oeiras					Município de Oeiras Juntas de Freguesia
	Implementar campanhas de sensibilização que contribuam para adoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis				70 000,00 €	
	Implementar uma campanha de sensibilização para a utilização do transporte público				22 500,00 €	Município de Oeiras
	Campanhas de sensibilização para a utilização dos modos suaves				22 500,00 €	Município de Oeiras
	Evento <i>Bike to Work</i>				10 000,00 €	Município de Oeiras Empresas gestoras polos geradores /attractores de deslocações
	Ações de sensibilização sobre andar de bicicleta no espaço público				15 000,00 €	Município de Oeiras Agrupamentos de Escolas

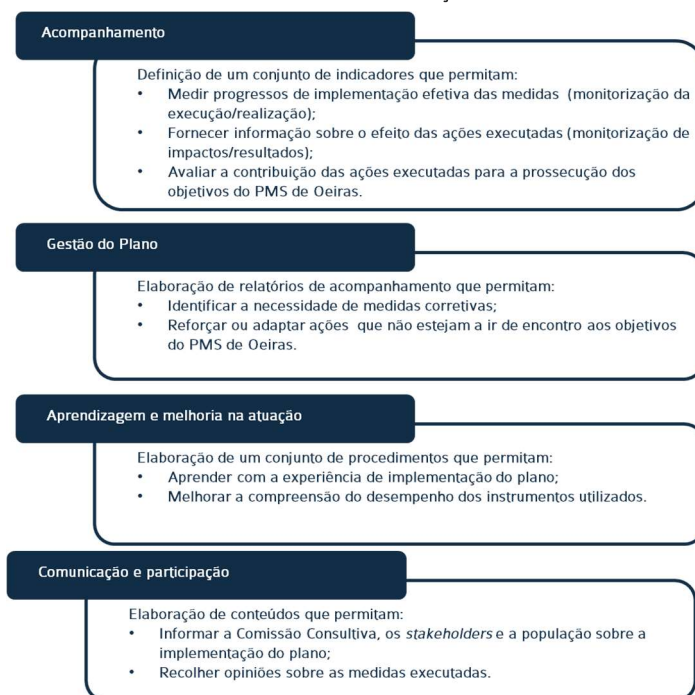
4. MODELO DE MONITORIZAÇÃO

4.1. ENQUADRAMENTO

O Plano de Monitorização do PMS de Oeiras tem subjacente o objetivo de possibilitar a avaliação do grau de concretização do conjunto de medidas propostas, assim como a monitorização dos efeitos inerentes à sua implementação, ao nível do funcionamento e desempenho do sistema de transportes e mobilidade do município.

Este sistema visa analisar e estudar continuamente a forma como os sistemas de transportes evoluem, sendo para tal necessário conhecer os resultados e a pertinência da implementação das propostas definidas no plano de ação. O processo de monitorização constitui-se como uma ferramenta-chave a 4 níveis: (i) Acompanhamento; (ii) gestão do plano; (iii) aprendizagem e melhoria da atuação; (iv) comunicação e participação.

FIGURA 4.1 – NÍVEIS DO PROCESSO DE MONITORIZAÇÃO DO PMUS DE OEIRAS



4.2. ESTRUTURA DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO

A monitorização da implementação do PMUS de Oeiras deverá ser efetuada pelo município, propondo-se a criação de um **Grupo Técnico de Trabalho (GTT)**, compostos por técnicos de diversos departamentos da autarquia e que deverá:

- o Implementar um conjunto de ferramentas de monitorização, nomeadamente através do estabelecimento de um conjunto de indicadores;

- Estabelecer os circuitos e a rotinas de recolha e receção da informação necessária para o cálculo e estimação dos indicadores referidos acima;
- Avaliar os resultados obtidos face aos objetivos estabelecidos no plano;
- Consultar a população a fim de avaliar as alterações de comportamento ocorridas e as opiniões sobre as propostas executadas;
- Propor e conduzir a realização de eventuais medidas corretivas e adaptações ao PMS de Oeiras;
- Transmitir regularmente ao Executivo as principais conclusões do processo de monitorização;
- Produzir os relatórios de progresso.

O GTT terá um coordenador que será o responsável pela articulação entre diversos departamentos que o integram e entre este e o Executivo.

4.2.1. Operacionalização da estrutura de acompanhamento e monitorização

A operacionalização do processo de monitorização tem de ter por base um regular fornecimento de informação e uma sistemática acumulação de dados históricos que permitam suportar a avaliação *in continuum* e, assim levar à produção de políticas e propostas melhor adaptadas à realidade em cada momento, fazendo do PMS de Oeiras um instrumento de planeamento dinâmico e adaptável às mutações que ocorram no sistema de transportes e mobilidade e na sociedade em cada momento.

Um dos fatores críticos de sucesso da operacionalização prende-se com a existência de informação apropriada, devido a ser necessário criar mecanismos para a sua recolha, produção, atualização regular, circulação e partilha, cujos custos e dificuldade organizativa de obtenção e organização são por vezes entraves difíceis de ultrapassar.

De forma a solucionar esta questão propõe-se que a operacionalização da estrutura de acompanhamento e monitorização seja assegurada através da criação do **Observatório da Mobilidade**, que garanta a coerência e a continuidade na aquisição da informação e no seu tratamento, ao mesmo tempo que se minimizam os encargos com a construção e funcionamento deste sistema.

O Observatório de Mobilidade a implementar no Município de Oeiras deverá assumir-se como uma **estrutura evolutiva**, à qual se **acrescentem e/retirem indicadores** ao longo do tempo, envolvendo os dois domínios da estrutura de acompanhamento referidos acima (consultivo e técnico).

4.2.2. Relatórios de acompanhamento e monitorização

O processo de monitorização integrará ainda relatórios de monitorização, os quais deverão possuir uma periodicidade anual, de forma a avaliar-se o grau de implementação do plano em tempo útil de efetuar alterações ao mesmo.

Os relatórios a efetuar deverão incluir recomendações e medidas para correção dos desvios que possam vir a ser identificados.

O cronograma de implementação do plano deverá igualmente ser avaliado anualmente e, caso necessário, reprogramado. O mesmo procedimento deverá ser aplicado às estimativas orçamentais.

Os relatórios anuais de monitorização deverão incluir obrigatoriamente, informação sobre os seguintes tópicos:

- % de execução das diversas atividades;
- Justificação dos eventuais desvios verificados e identificação dos estrangulamentos;
- Grau de realização das ações;

- Quantificação dos recursos realmente afetos às várias atividades em execução;
- Situação em termos de controlo de custos (atualização do quadro de controlo de custos);
- Cronograma do realizado;
- Propostas de medidas para correção de eventuais desvios.

4.3. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO

Para dar resposta ao objetivo e orientações relativas ao processo de monitorização, os indicadores deverão permitir a avaliação da implementação das medidas, como o contributo das mesmas para o alcance dos objetivos do PMS de Oeiras.

Com efeito, no processo de definição dos indicadores agruparam-se os mesmos em três categorias, o que responde ao definido nos documentos orientadores desta tipologia de planos a nível nacional:

- **Indicadores de realização**, que medem o efeito direto e imediato do produto gerado por uma intervenção sobre os seus beneficiários, podendo ter um caráter material ou imaterial;
- **Indicadores de resultado**, que medem o produto material, ou *output*, gerado diretamente pela atividade da intervenção e que podem ser expressos em unidades físicas ou monetárias. Estes indicadores incluem o indicador de impacto “redução das emissões de GEE”.

É apresentada uma proposta de indicadores de realização e de resultado para cada orientação estratégica do plano, sendo definido para cada um dos deles a métrica, a entidade de recolha dos dados e a meta a atingir.

Foram considerados dois momentos de monitorização para os indicadores de resultado: (i) 2026 para as medidas a implementar a 5 anos e; (ii) 2031 para as medidas a implementar até 10 anos.

No caso dos indicadores de realização, e considerando a perspetiva do município de implementação de um Observatório da Mobilidade, sugere-se que os mesmos sejam monitorizados anualmente, de forma a corrigir eventuais desvios o mais cedo possível, adaptando o calendário de implementação caso seja necessário.

4.3.1. Indicadores de realização

Como anteriormente mencionado, os indicadores de realização permitem avaliar se a implementação das propostas decorre conforme o estabelecido no programa de ação do PMUS. No Quadro 4.1 apresentam-se os indicadores selecionados para as medidas preconizadas no plano de ação do PMUS.

Note-se que, para alguns indicadores não foi possível estabelecer metas uma vez que as propostas incluídas no relatório se encontram ainda em fase de recomendação, sendo as mesmas definidas e implementadas, caso a caso, após a realização de estudos ou identificação de necessidades ao longo do horizonte temporal do plano, não sendo por isso possível ainda identificar metas passíveis de quantificação.

No caso dos “Estudos, regulamentos e planos de acessibilidade e transportes elaborados”, apenas se contabilizaram, nesta fase, o Plano Municipal de Segurança Rodoviária e o Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, assim como um plano de mobilidade escolar por agrupamento, os estudos de circulação e estacionamento propostos para os principais aglomerados urbanos do concelho e os planos de mobilidade para

empresas e polos considerados relevantes e identificados no relatório da Fase 3 do presente estudo. O sistema de monitorização permitirá a inserção do número de estudos a realizar/realizados em cada ano.

No caso dos equipamentos de apoio da rede ciclável (painéis informativos, parqueamentos e pontos de apoio a ciclistas), os mesmos deverão ser dimensionados aquando da realização do projeto de execução da ciclovia, sendo as metas anuais inseridas no sistema de monitorização de forma contínua, à medida que os projetos vão sendo realizados.

QUADRO 4.1 – INDICADORES DE REALIZAÇÃO

Indicador	Fonte de recolha da informação	Unidade de Medida	Meta 2026	Meta 2031
Transversal a todos os objetivos				
Estudos, regulamentos e planos de acessibilidade e transportes elaborados (*)	Município de Oeiras Empresas e polos atratores/geradores de deslocações	Número	28	29
Reforçar a conectividade da rede viária e reduzir a sinistralidade rodoviária				
Vias rodoviárias construídas/intervencionadas	Município de Oeiras Infraestruturas de Portugal	Número	15	21
Medidas de acalmia de tráfego implementadas	Município de Oeiras	Número	n.d.	n.d.
Campanhas para a sensibilização e prevenção rodoviária implementadas	Município de Oeiras	Número	2	3
Implementar um sistema de recolha de informação de tráfego	Município de Oeiras IP – Infraestruturas de Portugal BRISA	Número	1	1
Adequar a oferta de TP às necessidades de residentes e visitantes e reforçar a intermodalidade do sistema de transportes				
Corredores de procura elevada implementados/requalificados	Município de Oeiras IP – Infraestruturas de Portugal CP – Comboios de Portugal	Número	2	4
Serviços de TP de proximidade em funcionamento (**)	Município de Oeiras Área Metropolitana de Lisboa	Número	n.d.	n.d.
Interfaces de transporte requalificados/construídos/Intervencionados (***)	Município de Oeiras IP – Infraestruturas de Portugal CP – Comboios de Portugal	Número	n.d.	n.d.
Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis				
Parques de estacionamento criados	Município de Oeiras	Número	8	12
Novos lugares de estacionamento tarifados (****)	Parques Tejo	Número	n.d.	n.d.
Painéis informativos de gestão de estacionamento implementados (*****)	Município de Oeiras	Número	n.d.	n.d.
Promover as deslocações em modos suaves				
Rede ciclável construída/intervencionada	Município de Oeiras	Km	61,21	22,47
Número de parqueamentos de bicicletas implementados	Município de Oeiras Empresas e polos atratores/geradores de deslocações	Número	n.d.	n.d.
Número de painéis informativos implementados	Município de Oeiras	Número	n.d.	n.d.
Número de postos de apoio para ciclistas implementados	Município de Oeiras	Número	n.d.	n.d.
Postos de <i>bikesharing</i> implementados	Município de Oeiras Futuro Concessionário do Sistema Partilhado	Número	8	15
Veículos de utilização partilhada implementados	Município de Oeiras Futuro Concessionário do Sistema Partilhado	Número	100	+30%
Áreas de vocação pedonal intervencionadas	Município de Oeiras	Número	n.d.	n.d.
Passadeiras sobrelevadas construídas	Município de Oeiras	Número	2	2
Incentivos para a utilização dos modos suaves implementados	Município de Oeiras	Número	n.d.	n.d.

Indicador	Fonte de recolha da informação	Unidade de Medida	Meta 2026	Meta 2031
Mapas pedonais elaborados	Município de Oeiras Juntas de Freguesia	Número	10	10
Mapa da rede ciclável divulgado	Município de Oeiras	Número	1	1
Elaboração de Regulamento de Cargas e Descargas	Município de Oeiras	Número	1	1
Centro Logístico de distribuição urbana criado	Município de Oeiras Concessionário do centro de distribuição	Número	1	2
Veículos de distribuição urbana movidos a energias alternativas em operação	Município de Oeiras Concessionário do centro de distribuição	Número	2	5
Lugares de cargas e descargas criados	Município de Oeiras Parques Tejo	Número	n.d	n.d
Medidas de Gestão da Mobilidade				
Lojas da mobilidade implementada	Município de Oeiras	Número	11	20
Quiosques da mobilidade implementados	Município de Oeiras	Número	6	12
Sistema de <i>carsharing/scootersharing</i> implementado	Município de Oeiras	Número	1	2
Site de informação sobre <i>carpooling</i> implementado	Município de Oeiras	Número	1	1
Lugares de estacionamento para <i>carpoolers</i> criados	Município de Oeiras Empresas e polos atratores/geradores de deslocações	% dos lugares existentes	5%	10%
Faixas de circulação para <i>carpoolers</i> criadas	Município de Oeiras IP – Infraestruturas de Portugal BRISA – Concessionário da A5	Número	n.d.	n.d
Postos de carregamento de veículos elétricos implementados	Município de Oeiras Rede MOBI.E	Número	360	500
Zonas de baixas emissões criadas	Município de Oeiras	Número	3	3
Campanhas de sensibilização para a utilização do TP implementadas	Município de Oeiras	Número	2	4
Campanhas de sensibilização para a utilização dos modos suaves implementadas	Município de Oeiras Empresas e polos atratores/geradores de deslocações	Número	7	14
Ações de sensibilização e formação sobre andar de bicicleta no espaço público	Município de Oeiras Agrupamentos de Escolas do Concelho	Número	3	6

*Inclui todos os estudos e projetos previstos no relatório da fase 3 do PMS de Oeiras, incluindo os Planos de Mobilidade Escolares (***) muito embora o PMS proponha a criação de 6 circuitos de transporte público urbanos de passageiros, a rede em contratualização e a implementar em junho de 2022 inclui já serviços desta natureza, sendo importante monitorizar a sua implementação e perceber se é necessário criar outros circuitos que visem colmatar as carências da população
 (***) o PMS propõe tipologias de medidas a implementar, calendarizando as mesmas para todo o horizonte do plano. A implementação das medidas dependerá da disponibilidade do município para a sua implementação, não sendo possível nesta fase estimar o número de intervenções a efetuar
 (****) metas a definir de acordo com os projetos previstos pela Parques Tejo para o alargamento de zonas de estacionamento tarifado em Oeiras
 (*****) a ser alvo de estudo aquando da realização de estudos de circulação e estacionamento nos aglomerados onde se pretende implementar estes sistemas

4.3.2. Indicadores de resultado

4.3.2.1. Enquadramento

Os indicadores de resultados permitem avaliar a adequação da estratégia face aos objetivos, possibilitando, para questões concretas, avaliar como é que o sistema evolui e o impacto das medidas no sistema de transportes e mobilidade do município de Oeiras.

Estes indicadores permitem assim avaliar a evolução dos contributos das medidas para os objetivos estratégicos delineados e a revisão/ correção das medidas constantes no plano de ação face aos objetivos a atingir.

Selecionam-se assim indicadores-chave para os quais são definidas metas a atingira a 5 e a 10 anos.

No presente capítulo apresentam-se os indicadores que se consideram fundamentais para a avaliação do sucesso da implementação do PMUS e também as metas que se considera ser possível alcançar.

O estabelecimento de metas irá permitir aferir se os objetivos são alcançados ou se, pelo contrário, os resultados ficam aquém do esperado. Nalguns casos não foi possível estabelecer uma meta quantificável para os indicadores selecionados, optando-se nestes casos por apresentar a tendência de evolução desejável.

As metas estabelecidas encontram-se explicitadas nos pontos seguintes.

4.3.2.2. Repartição Modal

O sucesso da implementação das medidas propostas no PMUS de Oeiras é medido, essencialmente, pela evolução da repartição modal dos residentes do concelho.

A definição de metas para a repartição modal tem como ponto de partida o inquérito à mobilidade do concelho de Oeiras, tendo em consideração:

- A tipologia de viagens em função de serem intraconcelhias ou interconcelhias;
- A distância das viagens realizadas, nomeadamente viagens mais curtas dentro da mesma freguesia, as quais têm maior potencial para serem realizadas em modos suaves;
- O ponto de partida de cada freguesia do município de Oeiras, de acordo com a CAOP anterior a 2013, tendo em consideração as características urbanas e a facilidade de utilização dos modos suaves dentro de cada uma delas.

Seguidamente apresentam-se os pressupostos de base para estabelecer metas e descrevem-se as mesmas.

Viagens intraconcelhias

Cerca de 60% das viagens realizadas pelos residentes do município de Oeiras desenvolvem-se integralmente dentro do território do concelho, sendo que destas, 68,5% (40,9% do total de viagens) se desenvolvem no interior da freguesia de residência. Nos quadros seguintes apresenta-se a repartição modal destas viagens por freguesia.

QUADRO 4.2 – VIAGENS INTRACONCELHIAS DOS RESIDENTES DAS FREGUESIAS DE OEIRAS - GLOBAIS

Freguesias de residência	N.º de viagens			Quota modal		
	TI	TC	Modos Suaves	%TI	%TC	% Modos Suaves
Algés	10 857	5 817	9 760	41,1%	22,0%	36,9%
Barcarena	4 379	1 366	2 557	52,7%	16,5%	30,8%
Carnaxide	8 680	4 766	7 658	41,1%	22,6%	36,3%
Caxias	3 134	1 971	1 267	49,2%	30,9%	19,9%
Cruz Quebrada/Dafundo	319	969	840	15,0%	45,5%	39,5%
Linda-a-Velha	3 876	2 700	5 627	31,8%	22,1%	46,1%
Oeiras e São Julião da Barra	13 330	7 502	7 997	46,2%	26,0%	27,7%
Paço de Arcos	4 980	2 061	4 192	44,3%	18,3%	37,3%
Porto Salvo	4 467	1 997	1 620	55,3%	24,7%	20,0%
Queijas	6 743	3 971	3 753	46,6%	27,4%	25,9%
Total	60 765	33 120	45 271	43,7%	23,8%	32,5%

QUADRO 4.3 – VIAGENS INTRAFREGUESIAS DOS RESIDENTES DAS FREGUESIAS DE OEIRAS

Freguesias de residência	N.º de viagens			Quota modal		
	TI	TC	Modos Suaves	%TI	%TC	% Modos Suaves
Algés	4 277	1 875	6 724	33,2%	14,6%	52,2%
Barcarena	1 119	69	2 328	31,8%	2,0%	66,2%
Carnaxide	3 085	1 608	5 295	30,9%	16,1%	53,0%
Caxias	2 005	549	1 192	53,5%	14,7%	31,8%
Cruz Quebrada/Dafundo	152	716	840	8,9%	41,9%	49,2%
Linda-a-Velha	857	379	4 329	15,4%	6,8%	77,8%
Oeiras e São Julião da Barra	10 152	5 094	7 357	44,9%	22,5%	32,6%
Paço de Arcos	2 193	228	4 079	33,7%	3,5%	62,8%
Porto Salvo	892	586	1 544	29,5%	19,4%	51,1%
Queijas	1 987	751	2 527	37,7%	14,3%	48,0%
Total	26 719	11 855	36 215	35,7%	15,9%	48,4%

Fonte: Inquérito à Mobilidade no Concelho de Oeiras, W2G, 2020

Como já referido, as viagens de curta distância, dentro da mesma freguesia, representam 40,9% do total (26 719 viagens), sendo que nesta tipologia de viagens, o peso dos modos suaves é muito significativo (cerca de 49%) valor bastante superior ao peso do TI nas viagens realizadas no mesmo escalão (36%). Nestas viagens o TP representa cerca de 16%. Muito embora o peso das viagens a pé seja bastante representativo, face à curta distância da maioria das viagens, e ao peso das viagens em TI, importa desenvolver uma estratégia que promova a redução da dependência do automóvel, estimando a transferência modal para os modos suaves e o TC.

Intervindo nas zonas de maior concentração de viagens a pé e onde a topografia e a concentração de atividades incentivam a utilização deste modo, estima-se que das 26 719 viagens interiores às freguesias e realizadas em TI, cerca de 2 600 possam passar a ser feitas em modos suaves (cerca de 10%), face às melhorias previstas na rede pedonal e ciclável e aos projetos de requalificação urbana a implementar nos principais centros urbanos, valor que deverá subir para as 3 900 a longo prazo (10 anos).

QUADRO 4.4 – VIAGENS INTRACONCELHIAS DOS RESIDENTES DAS FREGUESIAS DE OEIRAS - EXTERNAS À FREGUESIA

Freguesias de residência	N.º de viagens			Quota modal		
	TI	TC	Modos Suaves	%TI	%TC	% Modos Suaves
Algés	6 580	3 942	3 036	48,5%	29,1%	22,4%
Barcarena	3 260	1 297	229	68,1%	27,1%	4,8%
Carnaxide	5 595	3 158	2 363	50,3%	28,4%	21,3%
Caxias	1 129	1 422	75	43,0%	54,1%	2,9%
Cruz Quebrada/Dafundo	167	253	0	39,7%	60,1%	0,0%
Linda-a-Velha	3 019	2 321	1 298	45,5%	35,0%	19,6%
Oeiras e São Julião da Barra	3 178	2 408	640	51,0%	38,7%	10,3%
Paço de Arcos	2 787	1 833	113	58,9%	38,7%	2,4%
Porto Salvo	3 575	1 411	76	29,5%	19,4%	51,1%
Queijas	4 756	3 220	1 226	51,7%	35,0%	13,3%
Total	34 046	21 265	9 056	52,9%	33,0%	14,1%

Fonte: Inquérito à Mobilidade no Concelho de Oeiras, W2G, 2020

Face aos investimentos na rede de transporte público urbano, com a criação de circuitos de proximidade que ligarão diversos pontos de interesse e concentração de atividades, espera-se ainda que haja alguma transferência modal do TI para este modo, embora mais reduzida que a estimada para os modos suaves, cerca de 1 300 viagens a 5 anos e 2 600 a 10 anos.

A estimativa de transferência modal do TI para os modos suaves nas viagens internas ao concelho, mas externas à freguesia, deverá ter em linha de conta a orografia do concelho e a proximidade entre centros urbanos e zonas mais densificadas, assim como os projetos de ciclovias a implementar pelo município e o incentivo à aquisição de bicicletas (convencionais e elétricas) e as campanhas de sensibilização e formação para a utilização dos modos suaves, nomeadamente ciclável.

Assim, das 34 046 viagens em TI, considera-se que as que apresentam maior potencial para esta transferência modal referem-se a pares OD de proximidade e que são responsáveis por cerca de 3 500 viagens, das quais 700 poderão ser transferidas para os modos suaves a 5 anos e cerca de 1 000 a 10 anos, após a conclusão da rede ciclável e implementação dos sistemas de bicicletas de utilização partilhada.

QUADRO 4.5 – VIAGENS INTRA-CONCELHIAS DOS RESIDENTES DAS FREGUESIAS DE OEIRAS - EXTERNAS À FREGUESIA

Freguesias de residência	N.º de viagens			Quota modal		
	TI	TC	Modos Suaves	%TI	%TC	% Modos Suaves
Algés	10 751	6 340	490	61,2%	0,0%	28,7%
Barcarena	5 280	2 645	1 670	55,0%	16,1%	53,0%
Carnaxide	5 595	3 158	2 363	39,9%	54,1%	2,9%
Caxias	2 758	2 862	75	48,4%	50,2%	0,0%
Cruz Quebrada/Dafundo	1 724	1 136	191	56,5%	24,8%	24,8%
Linda-a-Velha	3 044	2 736	113	51,7%	38,7%	10,3%
Oeiras e São Julião da Barra	9 194	10 959	869	43,7%	3,5%	62,8%
Paço de Arcos	2 787	1 833	113	47,6%	55,6%	4,1%
Porto Salvo	1 470	2 030	150	40,3%	14,3%	48,0%
Queijas	4 500	3 237	151	57,1%	0,0%	0,0%
Total	47 103	36 936	6 185	50,3%	45,3%	4,4%

Fonte: Inquérito à Mobilidade no Concelho de Oeiras, W2G, 2020

No que se refere à potencial transferência modal do TI para o TC, importa analisar tanto as viagens internas ao município, mas externas à freguesia, como as viagens interconcelhias, podendo concluir-se que o TI assume um elevado peso (respetivamente 52,9% e 50,3%) sendo relevante implementar medidas que contribuam para a transferência modal, nomeadamente para o TC. Considerando os projetos de implementação de corredores dedicados de transporte público transversais que servirão eixos atualmente deficitários em oferta de TP, assume-se que existe potencial de transferência modal das viagens realizadas nos eixos Paço de Arcos – Porto Salvo – Sintra e Algés – Linda-a-Velha – Carnaxide – Amadora) para estes modos de transporte. Estes eixos representam cerca de 6 000 viagens (internas e externas), podendo ainda contribuir para a adução à linha de Sintra e à rede de Metropolitano, permitindo a ligação a Lisboa e a Odivelas.

A nova rede de serviços de transporte público coletivo rodoviário, juntamente com algumas medidas de promoção para a utilização do TP poderão igualmente contribuir para a transferência modal do TI para o TC.

Assim, estima-se que das cerca de 81 mil viagens em TI pelos residentes de Oeiras e com destino fora da freguesia de residência, cerca de 7 000 possam passar a ser feitas em TC, valor que poderá atingir as 11 000 viagens no horizonte de 10 anos.

A consideração dos potenciais de transferência modal em cada uma das tipologias de viagens e modos de transporte permite assim estimar metas para a repartição modal do concelho de Oeiras que se apresentam no Quadro 4.6.

4.3.2.3. Acessibilidades em TC

Como já referido anteriormente, estão previstas diversas ações e medidas que visam o incremento da oferta de transporte público coletivo, nomeadamente a implementação da nova rede de TPCR (mais cómoda, confortável e fiável), da implementação dos corredores transversais de transportes em sítio próprio e da melhoria nas condições de serviço da Linha de Cascais.

Por outro lado, a análise efetuada no relatório da Fase 1 permite concluir que cerca de 99% da população do concelho de Oeiras reside a menos de 400 metros de uma interface de transportes/paragem de transporte público, o que garante uma cobertura populacional total.

Face ao exposto considera-se que o melhor indicador para avaliação do impacto das medidas em matéria de transporte público é o número de passageiros transportados anualmente por modo de TP, o qual não é, neste momento, passível de parametrização, já que não se conhece a procura de cada uma das redes em presença no território de Oeiras.

Assim, as metas para este indicador deverão ser reavaliadas após a entrada em funcionamento da rede de transporte público rodoviário de passageiros, através do estabelecimento de mecanismos de partilha entre os operadores de transporte e o município, assumindo-se desde já, um aumento potencial de 10% a 5 anos e de 15% a 10 anos, tendo por base as metas definidas para a repartição modal e um crescimento de viagens globais no período em análise, que seria, a 10 anos, de 1,1%, como estimado na fase 2 do PMUS de Oeiras.

Tendo por base os projetos previstos para a rede de transportes públicos considera-se que este crescimento será maior nos modos pesados (ferroviário e elétrico rápido) do que no transporte rodoviário.

4.3.2.4. Modos Suaves

Um dos objetivos estratégicos do PMUS de Oeiras é a aposta na mobilidade suave, devendo por isso inferir-se não só como evolui a repartição modal, mas igualmente a evolução das redes e serviços de modos suaves, nomeadamente os utilizadores do sistema de bicicletas de utilização partilhada e dos sistemas de *bikebus* e *pedibus* do município.

No que se refere à evolução das redes de modos suaves, importa referir que a caracterização da abrangência da rede pedonal não é passível de quantificação, já que a existência de passeios não traduz, de *per si*, a existência de uma rede pedonal estruturante e consistente, sendo esta avaliação feita com base na evolução da implementação dos projetos de requalificação urbana e da quota do modo pedonal nas deslocações de curta distância. No que se refere à extensão de rede ciclável a implementar a mesma é definida nos indicadores de execução (Quadro 4.1), considerando-se, no entanto, que o andar de bicicleta não deve ser feito apenas em vias dedicadas e que se deve promover a partilha da utilização do espaço rodoviário pela bicicleta, nomeadamente em zonas urbanas, desde que sejam acauteladas as condições de segurança e de conforto adequadas para a prática da utilização da bicicleta.

4.3.2.5. Sinistralidade Rodoviária

As Bases para a nova estratégia Visão Zero 2030 da ANSR, encontra-se atualmente em fase de elaboração e visa definir a visão de longo prazo da política de segurança rodoviária em Portugal e estabelecer os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes, para o período 2021-2030.

Este processo visa igualmente a análise do Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE) da ANSR, o qual previa para o período 2010/2020 uma redução de 56% no número de mortes, atingindo um valor

de 41 mortos por milhão de habitantes) em acidentes rodoviários e de 20% de feridos graves (228 por milhão de habitantes).

Em 2018, em Oeiras estes indicadores eram respetivamente de 12 mortes e 58 feridos graves por milhão de habitantes, valores muito inferiores aos definidos como meta a nível nacional para 2020.

Pretende-se, no entanto, que estes valores sejam reduzidos no horizonte do plano, visando uma redução de 50% nos mortos e de 20% nos feridos graves e de 30% nos feridos leves, o que deverá ser feito através da implementação de campanhas de sensibilização para esta matéria, da elaboração e implementação do Plano Municipal de Segurança Rodoviário proposto.

Note-se que as metas definidas para a sinistralidade rodoviária deverão ser revisitadas aquando da publicação da nova estratégia VISÃO ZERO 2030.

4.3.2.6. Síntese

O quadro seguinte apresenta os indicadores de resultado considerados e as metas a atingir com a implementação das ações e medidas propostas.

QUADRO 4.6 – INDICADORES DE RESULTADOS E METAS A CUMPRIR

Indicadores	Valor atual	Meta 5 anos	Meta 10 anos
% de viagens realizadas a pé/bicicleta	22,4%	23,9%	24,6%
% de viagens realizadas em TP	30,6%	34,1%	36,4%
% de viagens realizadas em TI	47,0%	42,0%	39,0%
Passageiros transportados em TP (ferroviário/elétrico) *	n.d.	10%	15%
Passageiros transportados em TP (rodoviário) *	n.d.		
N.º de mortos em acidentes rodoviários	2	1	1
N.º de feridos graves em acidentes rodoviários	10	8	8
N.º de feridos leves em acidentes rodoviários	726	-20%	-30%
N.º de atropelamentos	97	-20%	-30%
% de utilizações dos sistemas de veículos de utilização partilhada (viagens/dia/veículo)	0	5	10
% de escolas do concelho aderente ao <i>pedibus/bikebus</i>	0	75%	100%
% de alunos que utilizam os sistemas de <i>bikebus</i> e <i>pedibus</i> das escolas	0	50%	75%

* a reavaliar após existência de dados de procura fornecidos pelos operadores

5. FONTES DE FINANCIAMENTO

O PMUS de Oeiras apresenta uma estratégia de intervenção ambiciosa, tanto em número como em diversidade de intervenções, sendo o investimento necessário para a concretização das mesmas igualmente ambicioso, tendo-se apenas estimado uma pequena parte, com a existência de medidas a necessitarem de projetos mais detalhados, ao nível do estudo prévio ou anteprojecto, para a sua estimação.

Sabe-se que o ponto mais crítico da implementação de um plano desta natureza prende-se sempre com o financiamento das ações que integram, nomeadamente num contexto em que os recursos económicos e financeiros são escassos e solicitados por muitos projetos simultaneamente. Face ao exposto, é importante que, em articulação com a calendarização e priorização das medidas, seja efetuada uma análise das potenciais linhas fontes de financiamento existentes no período de vigência do plano.

De referir aqui que a maioria ainda se encontra em negociações com a União Europeia tendo estado recentemente em consulta pública. Por outro lado, muitas destas fontes de financiamento nem sempre são imediatamente percecionadas, já que se encontram embutidas em programas que não contém ligações facilmente identificadas como relacionadas como a mobilidade urbana ou o setor dos transportes (e.g. os programas de eficiência energética ou de reabilitação de áreas urbanas).

No presente capítulo analisam-se os principais programas nacionais e europeus passíveis de serem usados para apoiar a concretização das ações propostas no PMUS de Oeiras no período temporal de vigência do mesmo.

É de referir que atualmente Portugal atravessa uma fase de transição entre quadros comunitários de apoios, com o fim dos apoios do período 2014 – 2020 (Portugal 2020) e a aprovação e entrada em funcionamento do período 2021 – 2027 (Portugal 2030), a que se junta o Plano de Recuperação e Resiliência, que visa repor o crescimento sustentado em Portugal após o período pandémico vivido.

No que se refere aos Programas Operacionais Temáticos, é de referir que o Programa Operacional COMPETE – Programa Operacional de Inovação e Transição Digital não abrange a NUT III da Grande Lisboa. Quando ao Fundo Ambiental e do Fundo de Eficiência Energética os mesmos deverão ser revistos em 2023, após a aprovação dos Programas Operacionais, devendo o Município de Oeiras rever e avaliar as fontes de financiamento ao seu dispor de forma mais detalhada.

5.1. PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA (PRR)

O PRR estrutura-se em torno de 3 dimensões (Resiliência, Transição Climática e Transição Digital), cada uma integrando um conjunto de componentes, destacando-se, no presente ponto, as que poderão financiar projetos integrantes do PMUS de Oeiras:

- Dimensão **Transição Climática**, que resulta do compromisso e contributo de Portugal para as metas climáticas que permitirão o alcance da neutralidade carbónica até 2050 e que integra 6 componentes das quais se destaca a:
 - **C15 – Mobilidade Sustentável**, que poderá ser utilizada pelo município, caso este ou a Parques Tejo se constituam como operadores para a realização dos serviços urbanos de proximidade ou pelos operadores de serviços de transporte que operem no município. O PRR financia a aquisição de veículos limpos para o transporte público rodoviário de passageiros e respetivos postos de

carregamento/abastecimento, ficando a cargo dos operadores os procedimentos inerentes à aquisição dos mesmos (Investimento TC – C15-i05).

5.2. LISBOA 2030

O Lisboa 2030 é o Programa Operacional Regional de Lisboa para o período 2021 – 2027 cuja consulta pública terminou em agosto de 2022 e que abrange o território da Grande Lisboa e da Península de Setúbal.

O programa o FEDER e o FSE+, sendo os programas elegíveis a candidatura até 31 de dezembro de 2029, sendo o montante global de 381,7 milhões de euros.

O Lisboa 2030 encontra-se estruturado em 5 eixos prioritários, integrando 16 objetivos específicos que enquadram tipologias e prioridades de investimento, das quais se destacam, pela sua importância e relevância para o PMUS de Oeiras os seguintes:

- **Eixo 2B – Mobilidade Urbana: Acelerar a Descarbonização promovendo a mobilidade urbana sustentável**, que enquadra o objetivo específico 2.8 (“Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono”) estando a estratégia de intervenção plasmada no PAMUS da AML, cuja validade se mantém, ainda que deva ser atualizado, incorporando os novos investimentos decorrentes do PRR (metropolitano, metro de superfície e ferrovia). As medidas previstas neste eixo e com relevância para o PMUS de Oeiras são:
 - Ações de promoção de transporte público, orientadas para emissões zero, incorporando opções mais sustentáveis, de modo combinado e integrado no sistema (e.g. bicicleta, mobilidade como serviço), incluindo a criação de zonas sem trânsito e ou zonas de zero emissões em meio urbano;
 - Ações de modernização e adaptação das vias de circulação de modo a dar **prioridade ao transporte público** e à circulação ciclável, no **reforço da intermodalidade**, incluindo a implementação de paragens e plataformas integradas de informação, **aumentando a capacidade viária para transportes públicos e circulação** (pedonal e ciclável), mesmo que em detrimento da capacidade da circulação automóvel (e não o inverso);
 - Ações de promoção da mobilidade ativa e comportamentos mais eficientes, designadamente em campanhas de comunicação para um público alargado, ou associadas a um projeto integrado de intervenção localizada, fomentando a preferência pelos modos suaves (bicicleta e as deslocações a pé) e pelos transportes públicos;
 - Ações de implementação de sistemas de gestão da circulação e de estacionamento (sistema de TI) para otimizar o tráfego e reduzir o congestionamento, maximiza a utilização de lugares de estacionamento (excluindo novos parques de estacionamento, exceto aqueles que sejam numa lógica de *parque&ride* ou parques dissuasores junto de intercâmbios modais, funcionando como incentivo dos transportes públicos e da mobilidade partilhada, e por isso a funcionar fora das centralidades urbanas);
 - Ações de planeamento da mobilidade e da logística urbana sustentável, incluindo projetos-piloto de organização da logística urbana (e.g. micrológica, descarbonização de troço *last mile*);
 - Ações de melhoria do serviço de mobilidade metropolitano, com o desenvolvimento e incorporação de soluções inovadoras de base tecnológica (e.g. novas tecnologias, conceitos de serviços, ou modelos empresariais, gestão de serviço digital, bilhética digital entre outras previstas na RIS3 Lisboa).

Os projetos a candidatar a este eixo devem cumprir três critérios: (i) incidir sobre numa zona urbana e funcional, otimizando as deslocações em contexto urbano; (ii) reduzir as externalidades geradas pelos transportes urbanos, nomeadamente poluição, energia consumida, congestionamento, acidentes e; (iii) alinhamento com o PAMUS da AML.

- **Eixo 5 – DESENVOLVIMENTO URBANO:** Promover a mudança transformadora e a cidade de proximidade, através do objetivo 5.1. Promover o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo, o património natural, o turismo sustentável e a segurança nas zonas urbanas que permitiria a regeneração de espaços urbanos de usos obsoletos ou abandonados, potenciando a fixação de novas atividades (incubadoras de empresas, espaços de *co-working*, serviços de proximidade, que podem contribuir para a recuperação de zonas urbanas atualmente desqualificadas e melhorar a circulação pedonal e ciclável nas mesmas. Estes projetos podem ser apoiados pela Intervenção Territorial da Integrada da AML (ITI AML) ou então pelas Parcerias para a Coesão Urbanas – HUB inovadores de revitalização urbana.

5.3. PROGRAMA PARA A AÇÃO CLIMÁTICA E A SUSTENTABILIDADE (PACS) 2030

O PACS 2030 (Programa para a Ação Climática e Sustentabilidade) na sua prioridade 2B – Mobilidade Urbana 2B, integrado Objetivo Específico 2.8 do Portugal 2030 (“Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono”), financia as seguintes tipologias de intervenção:

- **Expansão das redes de transporte de passageiros de elevada capacidade** (incluindo aquisição de material circulante) - **novos projetos de expansão de redes de transporte** (metropolitano; metro ligeiro; **BRT – BUS Rapid Transit**) de passageiros de elevada capacidade em meio urbano e suburbano, em eixos com elevados níveis de congestionamento;
- **Aumento da capacidade na rede ferroviária das Áreas Metropolitanas** - modernização da infraestrutura (incluindo a duplicação da via) e dos sistemas de sinalização e comunicação;
- **Novo material circulante ferroviário - comboios urbanos e suburbanos (Cascais, Sintra, Porto).**

Destina-se principalmente às zonas urbanas e periurbanas e apresenta sinergias com a componente C15 do PRR, dando continuidade à implementação dos planos de expansão e aumento da capacidade das redes de transporte pesado de passageiros /ferroviário, metropolitana e BRT) nas principais cidades portuguesas e apoio a aquisição de material circulante para estas redes de transporte.

Este programa visa, entre outros investimentos, concretizar a 2ª fase da **Modernização da Linha Ferroviária de Cascais**.

