



2664

Plano de Mobilidade Sustentável e  
Transportes de Setúbal  
Fase 3 - Consulta Pública  
março 2017

**TIS**

MOVIMENTO INTELIGENTE



## 1. Enquadramento

A apreciação dos resultados da consulta pública da Fase 3 do PMSTS foi realizada segundo a seguinte classificação:

- 1 - Já contemplado na versão da Fase 3 do plano sujeita a consulta pública;
- 2 - Contemplado e/ou reforçado na versão final da Fase 3 do plano (total ou parcialmente);
- 3 - Contemplado na Fase 4 do plano;
- 5 - Não contemplado (fora do âmbito do plano / exige estudos mais detalhados).

A tabela seguinte sintetiza a apreciação das sugestões recebidas.

Participante	Sugestão	Apreciação
Comissão de Moradores da Quinta da Amizade	<p>Desenvolver esforços junto das empresas de transportes públicos, no sentido de aumentar significativamente a oferta e cadência de transportes públicos regulares, na Quinta da Amizade e na sua envolvente.</p> <p>A título de exemplo, gostaríamos de fazer notar que a carreira 602 (Av. 5 Outubro - V. Ana Gomes - Poço Mouro), uma das poucas urbanas que servem esta zona, tem uma passagem às 07h40 e depois outra passagem às 19h15. Quanto a este ponto gostaríamos de fazer notar que, numa análise recente, verificamos que existem hoje cerca de 400 agregados familiares residentes na urbanização Quinta da Amizade (não considerando as urbanizações vizinhas, Vale Ana Gomes e Serralheira, nem o centro logístico Oxylane), muitos com crianças e jovens em idade escolar, e que não existe uma oferta de transporte público que sirva eficazmente estas famílias que, em consequência, utilizam obrigatoriamente meios de transporte próprios para a totalidade das suas deslocações diárias.</p>	2
	<p>Reclassificação de zonamento, ou seja, que as Urbanizações da Quinta da Amizade, Vale Ana Gomes e Serralheira, sejam incluídas na malha urbana da cidade. Esta atualização permitiria de imediato a redução significativa das tarifas quer do bilhete simples quer dos passes sociais, a título de exemplo o bilhete simples pré-comprado nas carreiras que circulam na cidade é de 0,72€ e a carreira que circula na Quinta Amizade é de 1,43€.</p>	1
	<p>Considerar a conclusão da ligação pedonal e em ciclovia que termina na Av. José Saramago, a cerca de 300 metros da entrada principal da urbanização, e que, há data, não tem ligação com nenhuma outra zona da cidade, nomeadamente o Monte Belo Norte, no sentido ponte e a urbanização Quinta da Amizade, no sentido nascente. A existência desta ligação pedonal e em ciclovia seria mais um atrativo para a deslocação a pé ou em veículos não motorizados, dos residentes na urbanização Quinta da Amizade e nas urbanizações vizinha, às zonas de comércio e serviços no Monte Belo Norte - a cerca de 600 metros de distância (Atlantic Parque, Modelo, Lidl, Pingo Doce, Correios, etc...) - que neste momento são realizadas, na sua esmagadora maioria, por meio de transporte próprio, por a) não existir oferta de transporte público e b) não existirem ligações pedonais ou em ciclovia que nos transmitam segurança.</p>	1
	<p>Dar início à aplicação da proposta de Peddybus, já no próximo ano letivo, na Escola Básica 1, Alto-da-Guerra. Esta escola, com capacidade para cerca de 100 alunos, é a única instalação escolar do 1º ciclo do ensino básico nas imediações da urbanização Quinta da Amizade, e serve (na extensão da sua muito limitada capacidade) as populações do Alto-da-Guerra, Poço Mouro, Quinta da Amizade, Vale Ana Gomes e Serralheira, sendo que a grande maioria dos alunos ali matriculados residem nas proximidades da escola. Na apresentação realizada no passado dia 4 de abril, no Fórum Luísa Todi, ficámos a saber que algumas escolas do centro da cidade apresentam características para a implementação deste programa (peddybus). Gostaríamos que fosse acrescentado ao leque de escolas potenciais a supramencionada, pelas razões referidas.</p>	2

Participante	Sugestão	Apreciação
Sandra Cerqueira	<p>Sou moradora na urbanização da quinta da Amizade, que pese embora esteja a poucos km de distancia do centro da cidade, a oferta de transportes é escassa, existem algumas carreiras que apenas fazem um trajeto de manhã e outro ao final do dia.</p> <p>A carreira 779 é a que circula no centro da urbanização, e apesar de tudo a que tem mais horários, contudo a oferta de horários é mínima, existem 4 de manhã e outros 4 à tarde, por outro lado os horários não estão ajustados às necessidades dos utentes, nomeadamente dos estudantes, nem das ligações intermodais ao comboio e barco.</p> <p>A titulo de exemplo o horário de saída à hora de almoço ocorre às 13:20 e o horário da carreira 779 sai da Av 5 de Outubro às 13:45h.</p> <p>Importa ainda referir que por se tratar de uma carreira não urbana o preço dos bilhetes duplica, porem a distancia da urbanização da quinta da Amizade à estação da Av 5 de outubro são cerca de 6km.</p> <p>Sugiro o reforço de transporte publicos que promovam uma verdadeira mobilidade dos setubalenses.</p>	2
Sandra Cerqueira	Sugiro a construção de novas ciclovias entre a urbanização da Quinta da Amizade e o centro da cidade	1
Setúbal de Bicicleta	<p>Encerramento da rede ciclável (por fechar entende-se unir todos os troços já construídos)</p> <p>Este é um ponto essencial. Os troços já construídos são importantes, mas, ou os decisores percebem que só uma rede ciclável, fechada, traz vantagem e segurança, ou o investimento feito corre o risco de ser a fundo perdido e os troços construídos manter-se-ão vazios. Um exemplo concreto é o novo troço da Av. Mariano Carvalho: se, por um lado, faz continuidade, e bem, ao troço da Av. Alexandre Herculano, a sua extremidade Nascente, junto à nova rotunda aí construída, termina inexplicavelmente no passeio. Como pensam os senhores que o cidadão tome a ciclovias da Av. Mariano Carvalho, vinda da Av. 22 de Dezembro?</p> <p>É importante que construção desta rede esteja prevista por fases calendarizadas e que, em cada fase, a rede seja coerente (isto é, não ser constituída por fragmentos desconexos como sucede atualmente)</p>	2


Participante	Sugestão	Apreciação
Setúbal de Bicicleta	<p>Criação de uma rede extensa e apropriada de estacionamento para bicicletas</p> <p>A tradição de ciclismo urbano em Setúbal é inexistente: este é um facto, não é uma inevitabilidade. A rede ciclável só será útil se se associar a uma rede de estacionamento (raciocínio idêntico para o automóvel). O estacionamento tem de abundante, vantajoso (em termos de distância aos edifícios), adequado (o modelo clássico é o Sheffield), seguro (coberto/descoberto). Caso contrário é investimento perdido.</p> <p>Os exemplos já implementados na cidade (espirais ou que fixam apenas um ponto da bicicleta) não são nem apropriados, nem seguros, nem atrativos para quem usa a bicicleta como um meio de transporte urbano.</p> <p>Há vários documentos orientadores: da FPCUB, do Município de Lisboa, da Cycling UK.</p>	2
Setúbal de Bicicleta	<p>Em 2016, a percentagem de deslocações urbanas com uso de bicicleta é desprezável (0,17%); o objetivo para 2020: 2%</p> <p>Parece-nos muito pouco ambicioso numa cidade com orografia e condições climáticas muito favoráveis ao uso da bicicleta. Esta estimativa dependerá, em grande medida, do compromisso real do executivo na promoção do uso da bicicleta.</p>	5
Setúbal de Bicicleta	<p>Salientamos a importância de haver objetivos para vários anos (p.ex. de 2 em 2 anos, ou a 5 e a 10 anos);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação de ferramenta de monitorização do próprio plano;</li> <li>- Criação de um gabinete/observatório municipal da mobilidade para acompanhamento e monitorização do plano;</li> </ul>	3
Setúbal de Bicicleta	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alteração da regulamentação municipal com vista a tornar a <b>cidade mais amiga das bicicletas</b> (vide projecto europeu com o mesmo nome) para a tornar mais bike-friendly;</li> <li>- Alteração do Regulamento de Urbanismo (novos edifícios privados e públicos e remodelações deverão incluir estacionamento para bicicletas; estacionamento para bicicletas na via pública; regulamento para privados (comerciantes, por exemplo) criarem estacionamentos na via pública</li> </ul>	2
Rui Rodrigues	<p>O estacionamento de bicicletas existente junto à entrada poente da estação ferroviária da praça do Brasil é desadequado (não é muito prático), insuficiente (não consegue albergar confortavelmente todas as bicicletas que a querem utilizar) e, finalmente, é usado de uma forma abusiva com bastantes motociclos a parcarem utilizando a estrutura ou tão perto da estrutura que dificulta a sua regular utilização por utilizadores da bicicleta.</p>	2
Rui Rodrigues	<p>A oferta disponível no município de Setúbal para quem necessita de se deslocar para Lisboa passa pelas carreiras da T.S.T., 561 e 562 (as mais rápidas) e pela Fertagus.</p>	5

Participante	Sugestão	Apreciação
	<p>Quanto às carreiras da T.S.T. ambas padecem de dois problemas:</p> <p>1 - por vezes vem completas pelo que os utentes têm que esperar pela próxima (para quem necessita de estar a uma hora fixa em Lisboa este tipo de situação é condicionante da utilização deste tipo de transportes);</p> <p>2 - o seu percurso urbano em Setúbal é díspar da ida em relação à vinda. Isto implica que um utilizador autónomo apenas pode utilizar a paragem terminal da carreira para as suas deslocações.</p> <p>Para além destes problemas comuns às duas carreiras a 561 padece do problema de estrangulamento existente na A2, no acesso à ponte 25 de Abril que condiciona (em muito) o tempo de deslocamento destas carreiras.</p> <p>Quanto à Fertagus os problemas são os seguintes:</p> <p>1 - os comboios são francamente desconfortáveis para viagens de uma hora com o espaço existente entre bancos reduzido ao mínimo e mais reduzido ainda devido ao afunilamento do espaço nos bancos mais próximos das janelas;</p> <p>2 - os horários dos comboios, se bem que adequados (para mim) na ida, com intervalos de 30 em 30 minutos a partir das 6:58, está totalmente desadequado à tarde com intervalos de 1 hora até às 17:43 (estação de roma/areeiro);</p> <p>3 - como todos os comboios, tanto os que partem de Coima, como os que partem de Setúbal param em todas as estações, a viagem de Setúbal até Roma/areeiro leva cerca de 1 hora para completar, sendo que os comboios com partida de Setúbal circulam, regra geral, muito mais cheios que os com partida de Coima.</p> <p>Pelo que explanei, penso que o Plano de Acção do Plano de Mobilidade Sustentável e Transportes de Setúbal pode ser acrescentado nos seguintes pontos:</p> <p>1 - sensibilização das T.S.T. para aumentar a oferta de transportes nas horas de ponta de forma a que seja assegurado que haja lugares disponíveis para ocupar nos seus autocarros em todas as paragens efectuadas;</p> <p>2 - em relação à uniformização do percurso das carreiras rápidas da T.S.T. louvo a inclusão desse ponto no plano de acção;</p> <p>3 - Sensibilização da concessionária da A2 para a criação de um corredor para transportes públicos nas horas de ponta entre a zona de foros de amora e as praças da portagem</p> <p>4 - Sensibilização e pressão, junto da Fertagus para a adopção de outro tipo de carruagem para o serviço disponibilizado até Setúbal;</p>	

Participante	Sugestão	Apreciação
	<p>5 - Sensibilização e pressão, junto da Fertagus para o aumento da frequência de ligações nas horas de ponta da tarde, iniciando o intervalo dos 30 minutos às 16:43 ao invés das actuais 17:43;</p> <p>6 - Sensibilização e pressão, junto da Fertagus para considerar tornar os comboios provenientes de Setúbal semi-rápidos com paragens, a partir de Coima, apenas no Pragal (não parando nas estações do Fogueteiro, Foros de Amora e Corroios) e estações de Lisboa.</p>	
<p>Carlos Biscaia de Oliveira</p>	<p>1. A ideia de interditar o acesso às praias a viaturas privadas de 4 rodas parece excelente.</p> <p>Para isso será necessário criar mais parques de rebatimento situados junto às entradas da cidade e articulando-os com um sistema de shuttles de ligação direta às praias e de bikesharing.</p> <p>Contudo deverá ser colocada sinalização de informação dessa interdição e disciplinando o tráfego afluente de que a única maneira de chegar à praia será estacionando a viatura no parque de rebatimento e apanhando um shuttle (cuja frequência deve ser elevada e afixada - e não refém da disponibilidade de TP existente). Em meu entender, essa sinalização deverá ser bem visível e afixada nas estradas afluentes a Setúbal (Exemplo, sinalização dissuasora de entrar em Salzburg e de encaminhamento das viaturas para parques de estacionamento);</p> <p>2. O dimensionamento dos parques de "buffer" deverá ter em conta o número de viaturas que queremos reter. Em sequência, o dimensionamento da rede de TP/Bike Sharing deverá ter em conta o escoamento das pessoas afluentes a esses parques nas horas de maior intensidade. Não faz sentido reter nos parques as pessoas que querem ir para a praia. O transporte deve ser muito frequente, sem prejuízo de todo o sistema ter que ser rentável e auto sustentável;</p> <p>3. Também parece uma excelente ideia a constituição de bolsas de estacionamento no futuro parque urbano da Quinta da Várzea. Contudo, mais do que ladear o dito parque, deveria ser dimensionado de tal forma que pudesse contribuir como um verdadeiro "buffer" para o acréscimo de viaturas do período estival - com acesso fácil e direto à rede viária urbana de grande débito.</p> <p>4. Diga-se de passagem que esta solução, ajudando a resolver o grave problema de acesso às praias, contribuiria certamente de forma muito positiva para a mobilidade dos cidadãos que se deslocam para Setúbal nas suas viaturas privadas durante o resto do ano. Estou certo que os cidadãos, forçados por uma política de estacionamento mais restritiva no coração da cidade, adoptariam esta modalidade de deixar o carro num parque periférico, seguindo de TP para os seus locais de trabalho/estudos</p> <p>5. Como aliás referido no estudo, esta abordagem exigiria um plano integrado de tarifas de estacionamento e de utilização dos TP/outras ofertas de mobilidade.</p>	<p>2</p>

Participante	Sugestão	Apreciação
Álvaro de Oliveira	<p>Proponho a edificação de um Terminal Intermodal de Setúbal</p> <p>Criar esse terminal na zona das Fontainhas, incluindo a existente doca, que seria atolada, fazendo desaparecer o viaduto e aproveitando parte das escarpas de S. Nicolau. A ideia era fazer confluir o tráfego rodoviário (autocarros TST, Rede Expressos, etc., retirando-os da Av. 5 de Outubro) de entrada através da Av. do Hospital, descendo pela ladeira das Fontainhas (com um viaduto) e canalizando-os para um terminal rodoviário na zona que indiquei acima.</p> <p>Ao mesmo tempo também juntar o terminal ferroviário (Refer / CP) nessa zona; uma praça de taxis, e o tão discutido terminal de cruzeiros, bem como, claro, o cais dos ferry e catamarãs</p> <p>Criava-se um consórcio com a APSS, CMS, TST, Refer/CP, Atlantic Ferries e a Macau Legend que está por detrás do projecto da marina.</p> <p>Doutas opiniões são contra o "atolamento" das docas e, ao contrário, fazê-las expandir, mas, no caso vertente, sacrificar-se-ia apenas a doca das Fontainhas para dar lugar a este projecto. O deslocamento das embarcações de recreio estacionadas nesta doca seriam encaminhadas para a parte poente da cidade.</p> <p>c) Não excludo porém, que o grande polo rodoviário (quicá também ferroviário) ficasse mais próximo da zona da Azeda, proporcionado uma imensidão de parques de estacionamento, mas aqui com a inadequada envolvente intermodal, melhor dizendo, como fazer a ligação deste polo com o centro da cidade, porto, cais, etc., obrigando à circulação de vários veículos e criando os tais constrangimentos atrás citados.</p> <p>d) Sabendo que a CMS tem um projecto compatível com a APSS, porque não desenvolvê-lo e pô-lo em prática em consonância e articulação com os técnicos entendidos daquele organismo portuário conjuntamente com os técnicos da CMS bastante válidos também nesta matéria.</p>	5
Álvaro de Oliveira	<p>Como se pode aceitar que todos os autocarros circulem no centro da cidade? Porque não eliminar o terminal da Rodoviária na Av. 5 de Outubro e ali criar um silo de parqueamento?</p>	2
Marco Araújo	<p>Estas ruas, especialmente concentradas na zona histórica, Troino, Fontainhas, etc. deveriam ser ruas de acesso restringido a moradores ou comerciantes, bem como a transportes públicos</p>	2
Marco Araújo	<p>implementar as Zonas III (amarela) em toda a região prevista no Aviso supramencionado em simultâneo com as restantes zonas, sem necessidade de esta implementação ser requerida pelos residentes afectados. No entanto, é crucial que o dístico de residente para a primeira, segunda e terceira viatura seja 100% gratuito para os residentes da respectiva zona, desde que residam em Zona III (amarela), isto é, isento de qualquer anuidade, sendo que apenas podem estacionar gratuitamente na sua zona. O mesmo principio se aplicaria ao passe de estacionamento para pessoas singulares ou colectivas proprietárias de estabelecimentos comerciais ou de serviços na zona, com o limite</p>	5

Participante	Sugestão	Apreciação
	<p>máximo de uma viatura por estabelecimento. Ao aviso supramencionado seriam, portanto, feitas as seguintes alterações:</p> <p>CAPÍTULO I</p> <p>Disposições gerais</p> <p>Artigo 2.º</p> <p>Âmbito de aplicação</p> <p>1 – [...]</p> <p>2 – Revogado.</p> <p>ANEXO III</p> <p>Dístico de residente Emissão da autorização/Residência (Identificados por matrícula) – Anual:</p> <p>1.º Cartão: gratuito para residentes da zona III (Amarela) e 10 € para residentes das restantes zonas;</p> <p>2.º Cartão: gratuito para residentes da zona III (Amarela) e 20 € para residentes das restantes zonas;</p> <p>3.º Cartão: gratuito para residentes da zona III (Amarela) e 30 € para residentes das restantes zonas;</p> <p>4.º Cartão e seguintes: 50 €/cada;</p> <p>Renovações/2.as Vias/alterações: gratuito para residentes da zona III (Amarela) e 10 € para residentes das restantes zonas;</p> <p>Lugar de estacionamento privativo: 1500 €/lugar/ano;</p> <p>Avença de Ocupação do Espaço Público – Passe de Estacionamento na Zona III (Amarela):</p> <p>1 Viatura = 1 matrícula = gratuito – Pessoas Singulares/Coletivas – Comércio/Serviços (máximo de 1 Passe de Estacionamento por estabelecimento);</p> <p>1 Viatura = 1 matrícula = 30 €/mês – Indiferenciados.</p> <p>Avença de Ocupação do Espaço Público – Passe de Estacionamento na Zona II (Azul):</p> <p>1 Viatura = 1 matrícula = 20 €/mês – Pessoas Singulares/Coletivas – Comércio/Serviços;</p> <p>1 Viatura = 1 matrícula = 30 €/mês – Indiferenciados.</p>	

Participante	Sugestão	Apreciação
Marco Araújo	<p>Concordo com esta proposta da TIS visto que não faz qualquer sentido que uma zona que já é hoje tarifada e com imenso caos de estacionamento devido à presença do Hospital e da Loja do Cidadão não se apresente no mapa anexo ao Aviso supramencionado como zona a tarifar. No entanto, é importante verificar que com esta proposta fica ali um ‘buraco’ por preencher em termos de parquímetros, nomeadamente a metade sul do Bairro Salgado, que devido à sua posição geoestratégica - localizado entre a Praça do Brasil e a Av. 5 de Outubro - iria criar uma enorme afluência de população não residente que se iriam dirigir a esse local para estacionar gratuitamente, deixando os residentes sem alternativa. Como tal sugere-se que todo o bairro Salgado faça parte da Zona II (Azul). Assim sendo, a Figura 69 do documento relativo à terceira fase passaria a ter a seguinte forma:</p> 	2
Marco Araújo	peço-vos bom senso e que não se limitem a criar um parque de estacionamento descoberto e/ou feio, como as dezenas de parques similares que proliferam por Setúbal, especialmente na zona ribeirinha. Pede-se um edifício com alguma beleza, idealmente com três pisos, um abaixo do solo e dois acima.	5
Marco Araújo	Os pilaretes deveriam estar presentes em pelo menos 90% das ruas do centro urbano de Setúbal	5
Marco Araújo	Peço-vos que estudem com detalhe a aplicação dos TCB (Transportes Colectivos do Barreiro). É possível visualizar - em tempo real - a localização exacta do autocarro de uma determinada carreira num dado instante. Seria francamente positivo contactar a empresa que fez esta APP para realizar uma idêntica para os transportes colectivos de Setúbal, talvez integrando na APP a TST/CP/Fertagus.	5

Participante	Sugestão	Apreciação
Marco Araújo	<p>não faz qualquer sentido que os IC com destino a Faro, com proveniência de LisboaOriente não passem por Setúbal. A poupança de tempo alegada pela CP (15 minutos) não é de maneira alguma justificável.</p> <p>Diariamente saem de Lisboa-Oriente cinco comboios com destino a Faro. Dois dos quais são AP. Os restantes três, que são IC, deveriam parar no Pinhal Novo e também em Setúbal, dirigindo-se posteriormente para Faro. Pede-se aos responsáveis pela CMS que se mexam que se façam todas as possíveis diligências neste sentido</p>	5
Marco Araújo	<p>A Fertagus já à mais de uma década que faz o percurso Setúbal - Lisboa, tendo término na estação de Roma-Areeiro, apesar de no contrato de PPP ter direito a fazer todo o percurso até à Gare do Oriente.</p> <p>O troço entre Roma-Areeiro e Oriente, passando pelo Braço-de-Prata, bem como a estação do Oriente, têm restrições de capacidade: apenas podem albergar um comboio da Fertagus a cada 30 minutos. Tendo em conta que na hora de ponta saem a cada 30 minutos comboio da Fertagus, um com origem em Setúbal e dois com origem em Coima, seria perfeitamente viável que os comboios que saem de Coima continuassem a terminar em Roma-Areeiro e o que sai de Setúbal passasse a terminal na Gare do Oriente.</p> <p>Pede-se ao senhor vereador do Partido Socialista que juntamente com a senhora Presidente da CMS, interceda junto do governo com vista a garantir no curto prazo a ligação da Fertagus à Gare do Oriente.</p>	5

Participante	Sugestão	Apreciação
<p>Marco Araújo</p>	<p>No que diz respeito à procura de modelos de financiamento para as duas circulares propostas, informo a CMS que a partir do presente mês de abril de 2017, passa a ser possível recorrer ao ‘Plano Junker’ para obter financiamento com vista à construção de novas estradas e variantes com ligação a portos e parques empresariais e industriais, como é o caso do Porto de Setúbal e as zonas industriais de Setúbal.</p> <p>Um projeto de alteração ao regulamento do Fundo Europeu para os Investimentos Estratégicos (FEIE), vai permitir alargar o âmbito do fundo que visa injetar 315 mil milhões em recursos públicos e privados para o investimento, até 2018.</p> <p>A "alteração" em causa vai permitir que algum desse novo dinheiro possa ser canalizado para a construção de estradas em Portugal, mas com a condição de estas servirem de forma evidente a atividade empresarial e aumentarem a capacidade exportadora do país.</p> <p>O fundo europeu FEIE já apoia a construção de vias rodoviárias, mas por motivos de eficiência energética e ambiental, mas em Portugal ainda não é o caso. Por exemplo, financia a construção de uma grande autoestrada, uma circular externa de 27 quilómetros em Bratislava, Eslováquia, uma obra avaliada em 427 milhões de euros.</p> <p>A nova proposta de regulamento "introduziu uma emenda que permite financiar variantes de estradas que deem acesso a portos e a parques empresariais, porque o Portugal 2020 não tem dinheiro previsto para infraestruturas rodoviárias".</p> <p>Uma das obras que vai aproveitar esta nova alteração ao regulamento é uma variante da Estrada Nacional 14 entre Famalicão, Trofa e Maia, que está sempre muito congestionada e serve uma zona empresarial/industrial a norte da área metropolitana do Porto e a sul do vale do Ave muito densa e com um alto perfil exportador.</p> <p>Tendo em conta que o concelho de Setúbal é fortemente exportador, cabe à CMS, conjuntamente com a Infraestruturas de Portugal seguir o exemplo da EN-14, visto que o mesmo princípio se aplica à circular externa.</p> <p>Já as circular interna, deve procurar financiamento dentro do FEIE, quer com o argumento do melhor escoamento de mercadorias provenientes do Porto de Setúbal, quer com o argumento da eficiência energética e ambiental, tendo em conta que o objetivo destas circulares é desviar tráfego - especialmente de pesados - do centro urbano da cidade.</p>	<p>3</p>
<p>Jorge Preto</p>	<p>De molde a diminuir o fluxo à "rotundinha" junto às bombas da gasolina na Praça da Independência, abrir uma passagem entre Av. do Alentejo para a Rua dos Atoleiros (frente ao Novo Banco).</p>	<p>5</p>
<p>João Pedro Rasquinho (DAP)</p>	<p>Conversão de um terreno baldio, em frente ao café “Salsa e Coentros” (Rua Alfredo Lima ? , Bairro da Conceição), num parque de estacionamento (ordenado e arranjado)</p>	<p>1</p>

Participante	Sugestão	Apreciação
Jorge Preto	<p>Criar mais estacionamentos para os residentes, eliminando os duplos passeios para peões nas avenidas (exemplo AV. Nuno Alvares) e consolidar os espaços entre prédios com estrada e estacionamento nas traseiras dos prédios frente ao Novo Banco. Criar no matagal que hoje é o pseudo espaço ajardinado entre Av. Álvaro Cunhal e os prédios que ladeiam a Praceta Afonso Paiva um corredor marginando o passeio para estacionamento em espinha. Aumentar a área destinada a estacionamento nas novas obras que estão a ser feitas entre a nova entrada para o Novotel e as bombas da Praça da independência, entubando o canal da passagem de águas.</p>	5
Jorge Preto	<p>No que se refere à linha de caminho-de-ferro, o efeito barreira faz-se sentir sobretudo na parte histórica da cidade, denotando que pelo menos deveriam ser criadas mais duas passagens entre as zonas divididas. Sugiro que uma seja a melhoria/alargamento da passagem inferior da Nova Azeda para Av. Avelar Brotero e outra no prolongamento da Azinhaga dos Trabalhadores para a Estrada dos Ciprestes.</p> <p>Existem a nascente do Centro Comercial Alegro, poucas passagens entre Monte Belo Norte e Monte Belo Sul sendo o atravessamento pedonal apenas permitido através de uma passagem superior. Prevendo-se que num futuro próximo abrirá o Hospital de Cuidados Continuados e estando as escolas colocadas a sul, na perspectiva de se criarem alternativas às “ilhas” criadas pelo mau planeamento urbano, seria de considerar urgentemente um passagem viaduto superior ligando a Rua Mouzinho de Albuquerque com a Alexandre O’Neil. Notar que a saída dos Bombeiros é tolhida pelo mau dimensionamento da via construída pelo Continente, muito estreita entre a Rua das Caravelas e a rotunda do Lidl</p>	2
Rui Cohen	<p>Av. 22 de Dezembro. Propõe-se ainda o seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Tal como em muitos municípios do país, deveria ser criado o estatuto de área de estacionamento exclusivo para residentes na praceta de São Julião.</li> <li>2- Alternativamente pode considerar-se a expropriação do parque de estacionamento da PT, que se encontra quase sempre vazio.</li> <li>3- Remoção dos caixotes do lixo e dos ecopontos dos lugares de estacionamento da Av. 22 de Dezembro e da rua Jorge de Sousa e instalação destes enterrados, por exemplo, nas zonas periféricas do jardim do Bonfim e da zona relvada da rua Jorge de Sousa. Utilizar o espaço deixado livre para estacionamento.</li> </ol> <p>Sugere-se ainda ao executivo camarário, embora não se saiba exactamente o que pretende fazer nesta avenida, para que não faça a mesma asneira que já fez na Av. Alexandre Herculano e cujo resultado é facilmente observável. Os contínuos entupimentos a que esta avenida (agora rua) ficou sujeita desde que foi intervencionada tal como na rua da Independência das Colónias junto ao Estádio.</p>	5

Participante	Sugestão	Apreciação
Lúcia Grilo	<p>Na Av 22 de Dezembro, frente ao nº 21, o estacionamento continua a ser caótico. Foi feita em tempos uma pequena intervenção, em que se procurava delimitar o que é passeio e o que é estacionamento. Nunca ficou clara a separação desses dois espaços, pois os carros param muito junto ao prédio, passando os peões por detrás deles, na berma do passeio.</p> <p>Sugiro que seja delimitado o espaço de estacionamento de modo a tornar mais clara a situação.</p> <p>Também sugiro que, em vez de um estacionamento para deficientes, que muito raramente é convenientemente ocupado, exista um lugar para cargas e descargas, que facilitaria a vida dos moradores, principalmente quando há crianças pequenas e idosos a transportar.</p>	5
João R. Gonçalves	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Colocar um posto de carga rápida no concelho para veículos elétricos</li> <li>2. Discriminação positiva para veículos elétricos no estacionamento da cidade (isenção)</li> <li>3. Aquisição pela camara de veículos elétricos para a sua frota.</li> <li>4. Colocar mais postos de carga na cidade</li> </ol>	2