

Plano de Mobilidade Sustentável e
Transportes de Setúbal – Fase 4: Programa
de Execução, Meios e Fontes de
Financiamento e Sistema de Monitorização

Índice

ÍNDICE	I
ÍNDICE DE TABELAS.....	III
1. ENQUADRAMENTO	1
1.1. Enquadramento e finalidade do PMSTS	1
1.2. Organização global do estudo	1
1.3. Objetivo e Organização do presente relatório	2
2. PROGRAMA DE EXECUÇÃO	3
2.1. Enquadramento	3
2.2. Importância das propostas para a concretização da estratégia	3
2.3. Faseamento da proposta, período necessário à sua concretização e impacte temporal	11
2.4. Avaliação do âmbito e tipologia das propostas	21
2.5. Principais responsáveis pela implementação das propostas e stakeholders a auscultar	28
2.6. Estimativas de Custos	43
2.6.1. Plano de Ação Pedonal	43
2.6.2. Plano de Rede Ciclável	45
2.6.3. Plano de Transportes Públicos	48
2.6.4. Plano de Transporte Individual	52
2.6.5. Plano de Estacionamento	54
2.6.6. Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	54
2.6.7. Plano de promoção da integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo	55
2.6.8. Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	56
2.6.9. Plano de ações de sensibilização e informação	57
2.6.10. Plano de promoção de uma estratégia diversificada de gestão da mobilidade de acesso às praias	58
2.6.11. Síntese	60
3. FONTES DE FINANCIAMENTO	62
3.1. Lisboa 2020 (Programa Operacional Lisboa 2020).....	63
3.2. Programas temáticos do Portugal 2020	64
3.2.1. Programa Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020).....	65

3.2.2. Programa Operacional Capital Humano (PO CH).....	66
3.2.3. Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (PO SEUR)	66
3.3. Programas nacionais.....	68
3.3.1. Fundo de Eficiência Energética (FEE).....	68
3.3.2. Linha de Apoio ao Turismo Acessível	69
3.4. Fundos e programas europeus	69
3.4.1. Programa CIVITAS	69
3.4.2. Programa LIFE.....	70
3.4.3. Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE)	71
4. MONITORIZAÇÃO	73
4.1. Enquadramento	73
4.2. Indicadores de monitorização	74
4.2.1. Indicadores de resultados.....	76
4.2.2. Indicadores de execução	81
4.3. Operacionalização do sistema	91

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Ação Pedonal.....	5
Tabela 2 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Ação Ciclável.....	5
Tabela 3 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Transportes Públicos.....	6
Tabela 4 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Transporte Individual.....	7
Tabela 5 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Estacionamento.....	8
Tabela 6 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana.....	9
Tabela 7 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo.....	9
Tabela 8 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade.....	10
Tabela 9 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de ações de sensibilização e informação.....	10
Tabela 10 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias.....	11
Tabela 11 - Impacte temporal das propostas.....	12
Tabela 12 - Período necessário à implementação das propostas.....	12
Tabela 13 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Ação Pedonal.....	13
Tabela 14 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Ação Ciclável.....	13
Tabela 15 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Transportes Públicos.....	14
Tabela 16 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Transporte Individual.....	15
Tabela 17 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Estacionamento.....	16
Tabela 18 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana.....	17
Tabela 19 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo.....	17
Tabela 20 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade.....	18
Tabela 21 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de ações de sensibilização e informação.....	18
Tabela 22 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias.....	19
Tabela 23 - Repartição das propostas no período 2017-2026.....	19
Tabela 24 - Período necessário à concretização das propostas por área de intervenção.....	20
Tabela 25 - Impacte temporal das propostas.....	20
Tabela 26 - Classificação das propostas em função da sua tipologia.....	21
Tabela 27 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Ação Pedonal.....	22

Tabela 28 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Ação Ciclável.....	22
Tabela 29 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Transportes Públicos.....	23
Tabela 30 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Transporte Individual.....	24
Tabela 31 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Estacionamento.....	25
Tabela 32 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	25
Tabela 33 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e uso do solo	26
Tabela 34 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	26
Tabela 35 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de ações de sensibilização e informação	27
Tabela 36 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	27
Tabela 37 - Síntese da avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção	28
Tabela 38 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Ação Pedonal	29
Tabela 39 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Ação Ciclável	29
Tabela 40 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Transportes Públicos	30
Tabela 41 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Transporte Individual	31
Tabela 42 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Estacionamento	32
Tabela 43 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana.....	32
Tabela 44 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo.....	33
Tabela 45 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de medidas de gestão da mobilidade.....	33
Tabela 46 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de ações de sensibilização e informação	34
Tabela 47 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias.....	34
Tabela 48 - Síntese: responsáveis pela implementação das propostas (Envolvimento Direto)	35
Tabela 49 - Síntese: responsáveis pela implementação das propostas (envolvimento direto e secundário)	35
Tabela 50 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Ação Pedonal.....	36
Tabela 51 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Ação Ciclável.....	36
Tabela 52 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Transportes Públicos.....	37
Tabela 53 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Transporte Individual.....	38
Tabela 54 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Estacionamento.....	39
Tabela 55 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	40

Tabela 56 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo.....	40
Tabela 57 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de medidas de gestão da mobilidade.....	41
Tabela 58 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de ações de sensibilização e informação	41
Tabela 59 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	42
Tabela 60 - Síntese: Grupos a auscultar / consultar (principais e secundários)	42
Tabela 61 - Estimativa dos custos - Plano de Ação Pedonal	45
Tabela 62 - Parqueamentos de bicicletas considerados em cada um dos equipamentos / polos geradores	46
Tabela 63 - Estimativa dos custos - Plano de Rede Ciclável	48
Tabela 64 - Estimativa dos custos - Plano de Transportes Públicos	51
Tabela 65 - Estimativa dos custos - Plano de Transporte Individual	53
Tabela 66 - Estimativa dos custos - Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana.....	55
Tabela 67 - Estimativa dos custos - Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	57
Tabela 68 - Estimativa dos custos - Plano de ações de sensibilização e informação.....	58
Tabela 69 - Estimativa dos custos - Plano de promoção de uma estratégia diversificada de gestão da mobilidade de acesso às praias	60
Tabela 70 - Estimativa dos custos por área de intervenção do PMSTS.....	61
Tabela 71 - Indicadores de Síntese (de resultados) e metas a alcançar	77
Tabela 72- Indicadores de Resultados	79
Tabela 73- Indicadores de Resultados (cont.)	80
Tabela 74 - Indicadores de execução: Plano de Ação Pedonal	82
Tabela 75 - Indicadores de execução: Plano de Ação Ciclável	83
Tabela 76 - Indicadores de execução: Plano de Transportes Públicos.....	84
Tabela 77 - Indicadores de execução: Plano de Transportes Públicos (cont.)	85
Tabela 78 - Indicadores de execução: Plano de Transporte Individual	86
Tabela 79 - Indicadores de execução: Plano de Estacionamento	87
Tabela 80 - Indicadores de execução: Plano de Estacionamento (cont.)	88
Tabela 81 - Indicadores de execução: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana.....	88
Tabela 82 - Indicadores de execução: Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo.....	89
Tabela 83 - Indicadores de execução: Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	89
Tabela 84 - Indicadores de execução: Plano de ações de sensibilização e informação	90
Tabela 85 - Indicadores de execução: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	91

Lista de abreviaturas utilizadas

AML - Área Metropolitana de Lisboa

ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra

CM - Câmara Municipal

CMS - Câmara Municipal de Setúbal

EB - Ensino Básico

EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa

IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes

INE - Instituto Nacional de Estatística

IP - Infraestruturas de Portugal

IPS - Instituto Politécnico de Setúbal

ISP - Instituto de Seguros de Portugal

PME - Plano de Mobilidade Escolar

PMEP - Plano de Mobilidade de Empresas e Polos

PMOT - Plano Municipal de Ordenamento do Território

PMSTS - Plano de Mobilidade Sustentável e Transportes de Setúbal

PSP - Polícia de Segurança Pública

RJSPTP - Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

SIG - Sistema de Informação Geográfica

TC - transporte coletivo

TI - transporte individual

TP - transporte público

TST - Transportes Sul do Tejo

1. Enquadramento

1.1. Enquadramento e finalidade do PMSTS

Com a elaboração deste Plano, o município pretende capacitar-se com um conjunto de estudos no âmbito da mobilidade e transportes para o seu território, alguns dos quais poderão ainda ser integrados na revisão do Plano Diretor Municipal.

Pretende-se que este plano seja um instrumento que estabeleça a estratégia global de intervenção em matéria de organização das acessibilidades, transportes e gestão da mobilidade, definindo um conjunto de ações e medidas que contribuam para a implementação e promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável.

Em termos metodológicos, o Plano de Mobilidade Sustentável e Transportes de Setúbal (PMSTS) segue o definido no “Guia para a elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes” e demais peças do Pacote da Mobilidade elaborado pelo IMT.

1.2. Organização global do estudo

Como atrás referido, no desenvolvimento do PMTS foi adotada a metodologia definida no Guia para a elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes (Pacote da Mobilidade, IMT), integrando quatro fases principais:

- **Fase 1 - Caracterização e diagnóstico:** Nesta fase procedeu-se à recolha e análise da informação de base necessária à caracterização da situação de referência e à identificação das disfunções em matéria de deslocações, das tendências pesadas de evolução e potencialidades e oportunidades do território em estudo;
- **Fase 2 - Condicionantes e Definição de Cenários e de Linhas Estratégicas para a Mobilidade no Município:** Nesta etapa do PMSTS são identificadas as principais condicionantes que influenciam a mobilidade no concelho e construídos os cenários prospetivos, os quais têm em consideração os projetos estruturantes para o município. Simultaneamente, é formulada a estratégia a desenvolver na Fase 3 do plano (entendida como a visão futura pretendida em termos do sistema de acessibilidades e mobilidade do município), com a definição dos objetivos estratégicos do plano, objetivos específicos e linhas de intervenção;

- **Fase 3 - Planos de Ação:** Esta fase corresponde ao volume operacional do PMST de Setúbal, onde são definidas as medidas e ações a desenvolver, através da definição de propostas (instrumentos de ação);
- **Fase 4 - Programa de Execução, Meios e Fontes de Financiamento e Sistema de Monitorização:** Esta fase tem como principal objetivo o desenvolvimento de um plano de ação e execução para um período de 10 anos, assim como a definição de um sistema de monitorização da implementação do plano.

O presente relatório centra-se na **Fase 4 - Programa de Execução, Meios e Fontes de Financiamento e Sistema de Monitorização**.

1.3. Objetivo e Organização do presente relatório

Conforme anteriormente referido, esta fase do PMSTS tem como principais objetivos, por um lado, apresentar um Plano de Execução para um horizonte de 10 anos, e, por outro, criar uma ferramenta que permita monitorizar a implementação e cumprimento do Plano, de forma a prevenir e mitigar desvios que possam vir a acontecer.

Este documento está estruturado em 4 capítulos principais:

- O capítulo 1 constitui o presente ponto e tem como objetivo fazer um **enquadramento** do estudo, apresentando os seus principais objetivos e a organização geral do PMSTS.
- O capítulo 2 - **Programa de Execução** - apresenta a importância das propostas que estão a ser consideradas no PMSTS para a fundamentação da estratégia. Neste ponto é também proposto um faseamento para a implementação da estratégia do PMSTS e é avaliado o âmbito e tipologia das propostas. Neste capítulo identificam-se ainda os principais responsáveis pela concretização das propostas e quais os stakeholders a auscultar e apresenta-se uma estimativa dos custos de investimento (introdução das propostas) e dos custos associados à fase da exploração.
- O capítulo 3 - **Fontes de Financiamento** - apresenta as principais linhas de financiamento que podem ser consideradas pela autarquia na concretização das propostas do PMSTS.
- Finalmente, o capítulo 4, correspondente à proposta de **Monitorização**, apresentando os principais indicadores de avaliação que se propõe considerar para desenvolver esta etapa da concretização do PMSTS.

2. Programa de execução

2.1. Enquadramento

No relatório da Fase 3, relativo aos Planos de Ação, foi apresentado um conjunto de propostas muito diversificado, o qual será considerado no desenvolvimento do programa de execução.

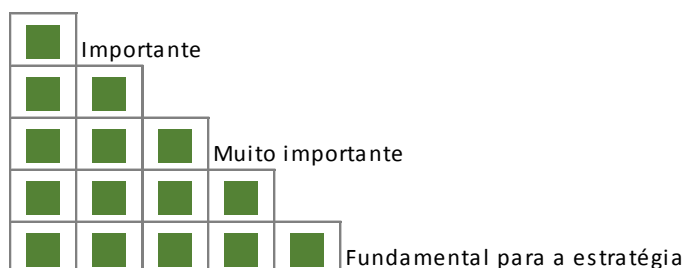
O presente capítulo está estruturado de modo a avaliar as propostas segundo um conjunto de dimensões de análise, nomeadamente:

- Importância das propostas para a concretização da estratégia (existem medidas mais estruturantes do que outras);
- Faseamento para a implementação das propostas, período necessário à sua concretização e impacte temporal;
- Avaliação do âmbito e tipologia das propostas;
- Identificação dos agentes promotores e dos *stakeholders* que importa auscultar na fase de preparação da implementação das medidas;
- Estimativas de custos associados, distinguindo entre os custos de investimento e os de exploração.

De modo a facilitar a compreensão de quais as propostas que estão a ser consideradas, as tabelas apresentadas nos pontos seguintes indicam o capítulo do relatório da Fase 3 - Planos de Ação onde estas são descritas de forma pormenorizada, recomendando-se a leitura deste documento.

2.2. Importância das propostas para a concretização da estratégia

Nas tabelas seguintes (Tabela 1 a Tabela 10) apresenta-se a avaliação da importância das propostas para a estratégia; esta avaliação é realizada tendo em consideração a escala qualitativa apresentada no esquema seguinte, variando entre o importante (escala mínima de importância), o muito importante (escala intermédia) e o essencial para a estratégia.



Com este exercício de avaliação pretende-se diferenciar as propostas estruturantes e fundamentais, daquelas que, sendo importantes, são complementares das primeiras, contribuindo para reforçar os seus efeitos.

Esta avaliação, de âmbito puramente qualitativo, procurou analisar cada tipo de propostas à luz do que podem ser os benefícios associados à sua implementação, tendo presente o potencial de beneficiários de cada uma das propostas.

Entre as propostas consideradas como essenciais para a estratégia, no âmbito da promoção da utilização dos modos suaves, destacam-se:

- A **expansão e/ou requalificação da rede pedonal e o desenvolvimento da rede ciclável**, de modo a reforçar o papel das deslocações pedonais e a consubstanciar a aposta no crescimento da utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas;
- A **implementação de parqueamentos de bicicletas** (e outros equipamentos que auxiliem a utilização quotidiana da bicicleta), uma vez que a provisão e a adequada localização de estacionamento para bicicletas constituem fatores críticos para o sucesso das deslocações neste modo;
- Complementares a estas medidas, mas dependentes da sua implementação, destacam-se ainda:
 - o desenvolvimento de **iniciativas de *pedibus* e *bikebus***, assim como de **ações de sensibilização**, uma vez que são propostas que, envolvendo recursos relativamente modestos, são importantes para aumentar a visibilidade destes modos e contribuir para a mudança de mentalidades (sobretudo das gerações mais novas), reduzindo algumas resistências que possam existir à sua utilização quotidiana;
 - A implementação de **Zonas 30**, essenciais para assegurar as condições de segurança e de conforto adequadas à promoção dos modos suaves;

Tabela 1 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Ação Pedonal

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
3	Plano de Ação Pedonal					
3.1	Expandir e/ou requalificar a rede pedonal estruturante	■	■	■	■	■
3.1	Formalizar zonas de coexistência	■	■	■		
3.1	Implementar Zonas de Acesso Automóvel Condicionado	■	■	■		
3.1	Implementar Zonas 30	■	■	■	■	
3.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	■	■			
3.3	Implementar iniciativas de Pedibus	■	■	■	■	
3.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	■	■	■	■	

Tabela 2 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Ação Ciclável

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
4	Plano de Ação Ciclável					
4.1	Desenvolver a rede ciclável	■	■	■	■	■
4.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	■	■			
4.3	Implementar iniciativas de Bikebus	■	■	■	■	
4.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	■	■	■	■	
4.4	Implementar estacionamento de bicicletas e outros equipamentos	■	■	■	■	■
4.5	Estudo de implementação de um sistema de bicicletas partilhadas	■	■	■		
4.5	Implementar um sistema de bicicletas partilhadas	■	■	■		
4.5	Fomentar o transporte de bicicletas nos TPC	■	■	■		

No âmbito da **promoção dos transportes públicos** são consideradas fundamentais para a prossecução da estratégia do PMSTS as propostas relacionadas com a **reestruturação da oferta atual (contemplando a implementação de uma rede de interfaces estruturantes)**, dado que esta não responde de forma eficaz às necessidades, tanto dos residentes, como dos trabalhadores e visitantes do concelho. Também a **revisão do tarifário e a melhoria da informação disponibilizada** são consideradas essenciais para o aumento da atratividade do TP em Setúbal.

Tabela 3 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Transportes Públicos

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
5	Plano de Transportes Públicos					
5.1	Estudo de reestruturação da oferta de TC urbano	■	■	■	■	■
5.1	Reestruturar a oferta de TC urbano	■	■	■	■	■
5.2	Estudo de reestruturação da oferta de TC rodoviário intra e interconcelhia	■	■	■	■	■
5.2	Reestruturar a oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	■	■	■	■	■
5.3	Implementar uma rede de interfaces estruturantes	■	■	■	■	■
5.3	Estudo do Interface das Fontainhas	■	■	■	■	
5.4	Substituição ou adaptação gradual da frota de TP	■	■			
5.4	Programa de intervenção nas paragens e interfaces	■	■	■		
5.4	Disponibilização de informação acessível sobre a oferta de TP	■	■			
5.5	Estudo de introdução de transportes flexíveis e implementação de projeto-piloto	■	■	■		
5.5	Introduzir transportes flexíveis	■	■	■		
5.6	Aumentar o contingente de táxis	■				
5.6	Introduzir táxis adaptados	■	■			
5.6	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis	■				
5.7	Criar uma imagem de marca para os TU de Setúbal e para o TP às praias	■	■	■	■	
5.7	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces	■	■	■	■	■
5.7	Densificar os postos de informação e de venda de títulos de transporte	■	■	■		
5.7	Introduzir sistemas de informação em tempo real	■	■	■		
5.7	Promover a atualização e divulgação do <i>Transporlis</i>	■	■	■		
5.8	Promover a revisão do tarifário	■	■	■	■	■
5.9	Desenvolver uma bilhética integrada	■	■	■		

No que concerne às propostas relativas ao **transporte individual** e ao **estacionamento**, consideram-se fundamentais para o alcance dos objetivos do plano aquelas que promovem o reequilíbrio da repartição modal a favor dos modos de transporte mais sustentáveis, de modo a **inverter o predomínio do automóvel na mobilidade municipal** e **promover a qualificação do espaço público em contexto urbano**, destacando-se:

- A **redução dos volumes e/ou das velocidades de circulação do tráfego rodoviário**;
- A **implementação e o alargamento das zonas de estacionamento tarifado** (contemplando a alteração do regulamento de estacionamento);

- A criação de oferta de estacionamento de *Park & Ride*;
- A identificação e formalização das bolsas de estacionamento informal no centro da cidade;
- A criação de estacionamento para residentes;
- A eliminação do estacionamento em cima do passeio e o reforço da eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal;
- A formalização da oferta de estacionamento.

Tabela 4 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Transporte Individual

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
6	Plano de Transporte Individual					
6.1	Construir infraestruturas rodoviárias estruturantes	■	■	■	■	
6.1	Salvaguardar o corredor da Via Intermunicipal Sesimbra/ Palmela/ Setúbal	■	■			
6.1	Contemplar na revisão do PDM a hierarquia viária e os princípios de gestão propostos para cada nível hierárquico	■	■	■	■	
6.1	Adequar as características físicas das vias à sua importância funcional	■	■	■	■	
6.2	Reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação	■	■	■	■	■
6.3	Elaborar e implementar um Plano Municipal de Sinalética	■	■	■		
6.3	Intervir nos ciclos semaforicos de alguns equipamentos em espaço urbano	■	■	■		
6.4	Assegurar a manutenção da rede rodoviária municipal e conter a sua expansão	■	■			
6.5	Promover a resolução pontual de alguns constrangimentos rodoviários	■	■			
6.6	Construir um SIG com informação sobre a sinistralidade no concelho	■	■			
6.6	Realizar e implementar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária	■	■	■		
6.6	Implementar medidas de acalmia de tráfego	■	■	■	■	■
6.6	Realizar campanhas de sensibilização	■	■	■		
6.7	Renovar a frota dos serviços municipais	■				
6.7	Monitorizar a necessidade de alargamento (e manutenção) da Rede Pública de Carregamento de veículos elétricos	■	■			
6.7	Instalar Postos de Carregamento Rápido	■				
6.7	Reservar estacionamento para veículos elétricos	■	■			
6.7	Estudar a possibilidade de isenção do pagamento da tarifa de estacionamento por veículos elétricos	■				

Complementarmente, ainda no que respeita à estruturação do sistema de transporte individual, defende-se a construção das infraestruturas rodoviárias estruturantes em falta (sobretudo o fecho da Circular Externa de Setúbal), e a adequação das características físicas das vias à sua importância

funcional (implementando os princípios de gestão propostos para cada nível hierárquico da rede), como ações essenciais à estratégia do PMSTS.

Tabela 5 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Estacionamento

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
7	Plano de Estacionamento					
7.1	Implementar as zonas de estacionamento tarifado previstas	■	■	■	■	■
7.1	Alterar o regulamento de estacionamento	■	■	■	■	■
7.1	Alargar as zonas de estacionamento tarifado	■	■	■	■	■
7.1, 7.3	Criar oferta de estacionamento em bolsa/parque	■	■	■	■	
7.1	Organizar o estac. nas principais zonas comerciais de V. N. de Azeitão, Praias do Sado, Sto Ovídio e Faralhão	■	■	■		
7.1	Eliminar o estacionamento em cima do passeio, dando prioridade à rede pedonal estruturante	■	■	■	■	■
7.2	Criar oferta de estacionamento Park & Ride	■	■	■	■	■
7.2	Introduzir informação sobre oferta de estacionamento	■	■	■		
7.3	Identificar e formalizar as bolsas de estacionamento informal no centro da cidade	■	■	■	■	■
7.3	Criar estacionamento para residentes	■	■	■	■	■
7.3	Reservar estacionamento para pessoas de mobilidade reduzida, motos e veículos elétricos	■	■	■		
7.4	Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal	■	■	■	■	■
7.1, 7.5	Formalizar a oferta de estacionamento	■	■	■	■	■

Relativamente ao Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana, apesar de não se considerar este uma peça fundamental da estratégia de atuação do PMSTS, avaliam-se várias propostas como “muito importantes”, designadamente:

- A garantia de boa acessibilidade rodoviária às zonas industriais, sobretudo à Península da Mitrena;
- A revisão do regulamento de cargas e descargas e a formação de um grupo de agentes fiscalizadores, de modo a assegurar que este é cumprido.

Tabela 6 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
8	Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana					
8.1	Garantir boa acessibilidade rodoviária às ZI	■	■	■	■	
8.2	Criar um parque de estacionamento de pesados	■	■			
8.2	Implementar sinalização informativa e de encaminhamento	■	■			
8.3	Rever o regulamento das operações de carga e descarga	■	■	■		
8.3	Formar um grupo de agentes fiscalizadores	■	■	■		
8.3	Dimensionar e identificar corretamente os lugares de cargas e descargas	■	■			
8.4	Implementar um sistema de gestão das operações de logística urbana na cidade	■	■			

Algumas das propostas relacionadas com a integração entre os transportes e os usos do solo só apresentarão resultados no longo prazo, uma vez que pressupõem a **limitação da expansão dos perímetros urbanos**, o maior enfoque da **consolidação dos espaços expectantes nos aglomerados**, ou a consolidação de uma **estratégia de mistura funcional**, mas a sua consideração permitirá minimizar algumas das disfuncionalidades associadas à ocupação urbana do território, pelo que são consideradas muito importantes para a concretização da estratégia do PMSTS. Para além destas, destacam-se também como essenciais, outras medidas com impactes mais imediatos, como **garantir o serviço de TP aos principais equipamentos e polos geradores** e **implementar projetos de requalificação urbana que promovam os modos suaves**.

Tabela 7 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de Promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
9	Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo					
9.1	Controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana existente	■	■	■	■	■
9.2	Promover a diversidade de usos do solo	■	■	■	■	
9.3	Garantir o serviço de TP aos principais equipamentos e polos geradores	■	■	■	■	■
9.4	Implementar projetos de requalificação urbana que promovam os modos suaves	■	■	■	■	
9.5	Acautelar a existência de estac. de bicicletas e pontos de carregamento de veículos elétricos em edifícios novos ou reconstruídos	■	■			

Quase todas as propostas relacionadas com a Gestão da Mobilidade são entendidas como muito importantes (ou essenciais) porque correspondem a medidas que, envolvendo recursos económicos e materiais moderados, contribuem para alcançar alterações na repartição modal em pontos discretos do território, potenciando, no seu conjunto, alterações significativas em matéria da mobilidade. Entre estas destacam-se a realização e implementação dos **Planos de Mobilidade para Escolas e Empresas** (já que estes contribuem de forma efetiva para promover a alteração dos comportamentos modais) e a implementação de um **Pacto da Mobilidade**, envolvendo a participação e o compromisso dos principais *stakeholders* presentes no concelho (pelo seu contributo em agilizar a implementação das propostas do PMSTS).

Tabela 8 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
10	Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade					
10.1	Desenvolver Planos de Mobilidade de Empresas e Polos	■	■	■	■	
10.2	Desenvolver Planos de Mobilidade Escolares	■	■	■	■	
10.3	Criar Quiosques de Mobilidade	■	■	■		
10.4	Envolver os principais atores - Pacto da Mobilidade	■	■	■	■	
10.5	Desenvolver soluções de Carpooling	■	■	■		

No que concerne às ações de sensibilização e informação, defendem-se como mais relevantes para a estratégia do plano as medidas que **promovam os modos suaves e o transporte coletivo**. Apesar de essenciais, estas medidas são complementares a outras preconizadas no plano, devendo ser implementadas de forma articulada com as propostas de melhoria da oferta destes modos.

Tabela 9 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de ações de sensibilização e informação

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
11	Plano de ações de sensibilização e informação					
11.1	Desenvolver ações de divulgação e sensibilização que promovam os modos suaves	■	■	■	■	
11.1	Implementar sinalética de orientação das deslocações pedonais e cicláveis	■	■			
11.2	Divulgar os custos associados às diversas opções modais	■	■			
11.3	Desenvolver campanhas de sensibilização de segurança rodoviária	■	■	■		
11.4	Desenvolver campanhas de promoção da oferta de transporte coletivo	■	■	■	■	

Por último, relativamente às propostas de gestão da mobilidade de acesso às praias, destaca-se, pela sua importância para a estratégia, a **eliminação do estacionamento ilegal**. Da sua implementação está dependente o sucesso de outras medidas, também consideradas essenciais, como a **implementação de um serviço de transporte público**, a **criação de parques de estacionamento de rebatimento**, o **controle do acesso em transporte privado** e a **implementação de um sistema de gestão dinâmica de acesso às praias**.

Tabela 10 - Contributo das propostas para a estratégia: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias

Cap.	Descrição das propostas	Importância para a estratégia				
12	Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias					
12.1	Implementar um serviço de transporte público	■	■	■	■	
12.1	Estudar a viabilidade de implementar um transporte fluvial	■	■			
12.2	Melhorar os acessos em modos suaves	■	■			
12.3	Criar parques de estacionamento de rebatimento	■	■	■	■	
12.4	Limitar o acesso em transporte individual	■	■	■	■	
12.4	Impedir o estacionamento ilegal	■	■	■	■	■
12.5	Implementar um sistema de gestão dinâmica do acesso às praias	■	■	■	■	

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

Outro dos elementos que é fundamental à implementação do PMSTS diz respeito à proposta de faseamento para a implementação das propostas, avaliação do período que é necessário para a sua concretização (o que tem implicação na antecedência com que as propostas têm que começar a ser pensadas) e impacte temporal (e.g., as propostas de comunicação/sensibilização têm impactes pontuais; as propostas relacionadas com a criação de novas infraestruturas de transporte têm impactes permanentes).

Conforme anteriormente referido, as propostas do PMSTS foram desenvolvidas considerando os próximos 10 anos, período que foi subdividido em dois períodos temporais distintos, respetivamente, **2017-2021** e **2022-2026**¹, tendo sido considerados dois níveis de avaliação da concretização das propostas:

- Período em que são concretizadas as propostas;
- Período em que é necessário garantir a manutenção da proposta.

O impacto temporal das propostas foi avaliado tendo em consideração que este pode ser pontual, temporário ou contínuo, consoante a descrição apresentada na Tabela 11.

Tabela 11 - Impacte temporal das propostas

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

O período necessário à implementação das propostas foi classificado em três períodos distintos:

Tabela 12 - Período necessário à implementação das propostas

Período temporal	Descrição
Curto prazo	Se a sua realização demorar até 12 meses
Médio prazo	Se a sua realização demorar entre 2 a 3 anos
Longo prazo	Se a sua realização demorar mais de 3 anos

¹ Os Planos de Mobilidade e Transportes devem ser revistos a cada cinco anos, de modo a identificar em que medida as propostas estão concretizadas e precisam (ou não) de ser ajustadas e a identificar novas propostas não identificadas na iteração anterior (e.g., por via da identificação de novos problemas).

As Tabela 13 à Tabela 22 apresentam o faseamento, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas, tendo em consideração cada uma das áreas de atuação identificadas no Plano de Ação.

Tabela 13 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Ação Pedonal

		Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
Cap.	Descrição das propostas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
3 Plano de Ação Pedonal															
3.1	Expandir e/ou requalificar a rede pedonal estruturante	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●	●	
3.1	Formalizar zonas de coexistência		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●	●	
3.1	Implementar Zonas de Acesso Automóvel Condicionado		●	●	●	●						Contínuo	●	●	
3.1	Implementar Zonas 30		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●	●	
3.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
3.3	Implementar iniciativas de Pedibus		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Temporário	●		
3.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Pontual	●		

Tabela 14 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Ação Ciclável

Cap.	Descrição das propostas	Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
4	Plano de Ação Ciclável														
4.1	Desenvolver a rede ciclável	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●	●	
4.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
4.3	Implementar iniciativas de Bikebus			●	●	●	●	●	●	●	●	Temporário	●		
4.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Pontual	●		
4.4	Implementar estacionamento de bicicletas e outros equipamentos	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
4.5	Estudo de implementação de um sistema de bicicletas partilhadas			●								Pontual	●		
4.5	Implementar um sistema de bicicletas partilhadas				●	●	●	●	○	○	○	Contínuo	●		
4.5	Fomentar o transporte de bicicletas nos TPC		●	●	●							Contínuo	●		

Tabela 15 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Transportes Públicos

		Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
Cap.	Descrição das propostas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
5	Plano de Transportes Públicos														
5.1	Estudo de reestruturação da oferta de TC urbano	●	●									Pontual	●		
5.1	Reestruturar a oferta de TCurbano		●	●	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
5.2	Estudo de reestruturação da oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	●	●									Pontual	●		
5.2	Reestruturar a oferta de TCrodoviário intraconcelhia e interconcelhia		●	●	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
5.3	Implementar uma rede de interfaces estruturantes	●	●	●	○	○	○	○	○	○	●	Contínuo	●	●	
5.3	Estudo do Interface das Fontainhas						●					Pontual	●		
5.4	Substituição ou adaptação gradual da frota de TP		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
5.4	Programa de intervenção nas paragens e interfaces		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
5.4	Disponibilização de informação acessível sobre a oferta de TP		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
5.5	Estudo de introdução de transportes flexíveis e implementação de projeto-piloto		●	●								Pontual	●		
5.5	Introduzir transportes flexíveis				●	●	●	●	○	○	○	Contínuo	●		
5.6	Aumentar o contingente de táxis		●	●								Contínuo	●		
5.6	Introduzir táxis adaptados		●	●								Contínuo	●		
5.6	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis		●	●	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
5.7	Criar uma imagem de marca para os TU de Setúbal e para o serviço de TCàs praias		●									Contínuo	●		
5.7	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
5.7	Densificar os postos de informação e de venda de títulos de transporte		●	●	●	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
5.7	Introduzir sistemas de informação em tempo real		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
5.7	Promover a atualização e divulgação do <i>Transporlis</i>		●	●	○	○	○	○	○	○	○	Temporário	●		
5.8	Promover a revisão do tarifário		●	●	●	●						Contínuo		●	
5.9	Desenvolver uma bilhética integrada		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo		●	

Tabela 16 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Transporte Individual

		Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
Cap.	Descrição das propostas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
6	Plano de Transporte Individual														
6.1	Construir infraestruturas rodoviárias estruturantes			●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●	●	●
6.1	Salvaguardar o corredor da Via Intermunicipal Sesimbra/ Palmela/ Setúbal		●									Contínuo	●		
6.1	Contemplar na revisão do PDM a hierarquia viária e os princípios de gestão propostos para cada nível hierárquico		●									Contínuo	●		
6.1	Adequar as características físicas das vias à sua importância funcional		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
6.2	Reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
6.3	Elaborar e implementar um Plano Municipal de Sinalética		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
6.3	Intervir nos ciclos semaforicos de alguns equipamentos em espaço urbano		●	●								Contínuo	●		
6.4	Assegurar a manutenção da rede rodoviária municipal e conter a sua expansão	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo			●
6.5	Promover a resolução pontual de alguns constrangimentos rodoviários	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
6.6	Construir um SIG com informação sobre a sinistralidade no concelho		●	○	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
6.6	Realizar e implementar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
6.6	Implementar medidas de acalmia de tráfego		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
6.6	Realizar campanhas de sensibilização		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Temporário	●		
6.7	Renovar a frota dos serviços municipais		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
6.7	Monitorizar a necessidade de alargamento (e manutenção) da Rede Pública de Carregamento de veículos elétricos		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
6.7	Instalar Postos de Carregamento Rápido		●									Contínuo	●		
6.7	Reservar estacionamento para veículos elétricos		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
6.7	Estudar a possibilidade de isenção do pagamento da tarifa de estacionamento por veículos elétricos		●									Temporário	●		

Tabela 17 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Estacionamento

Cap.	Descrição das propostas	Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
7	Plano de Estacionamento														
7.1	Implementar as zonas de estacionamento tarifado previstas		●	●	●	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
7.1	Alterar o regulamento de estacionamento		●									Contínuo	●		
7.1	Alargar as zonas de estacionamento tarifado		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
7.1, 7.3	Criar oferta de estacionamento em bolsa/parque		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
7.1	Organizar o estac. nas principais zonas comerciais de V. N. de Azeitão, Praias do Sado, Sto Ovídio e Faralhão		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
7.1	Eliminar o estacionamento em cima do passeio, dando prioridade à rede pedonal estruturante		●	●	●	●	●	○	○	○	○	Contínuo	●		
7.2	Criar oferta de estacionamento Park & Ride	●	●	●	○	○	○	○	○	○	●	Contínuo	●		
7.2	Introduzir informação sobre oferta de estacionamento		●	●	○	○	○	○	○	○	●	Contínuo	●		
7.3	Identificar e formalizar as bolsas de estacionamento informal no centro da cidade		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
7.3	Criar estacionamento para residentes		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
7.3	Reservar estacionamento para pessoas de mobilidade reduzida, motos e veículos elétricos		●	●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
7.4	Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
7.1, 7.5	Formalizar a oferta de estacionamento		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		

Tabela 18 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana

		Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
Cap.	Descrição das propostas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
8 Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana															
8.1	Garantir boa acessibilidade rodoviária às ZI		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●	●	●
8.2	Criar um parque de estacionamento de pesados		●	○	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
8.2	Implementar sinalização informativa e de encaminhamento		●									Contínuo	●		
8.3	Rever o regulamento das operações de carga e descarga		●									Contínuo	●		
8.3	Formar um grupo de agentes fiscalizadores		●	○	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
8.3	Dimensionar e identificar corretamente os lugares de cargas e descargas		●	●	●	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
8.4	Implementar um sistema de gestão das operações de logística urbana na cidade						●	●	○	○	○	Contínuo	●		

Tabela 19 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo

		Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
Cap.	Descrição das propostas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
9 Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo															
9.1	Controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana existente		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo			●
9.2	Promover a diversidade de usos do solo		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo			●
9.3	Garantir o serviço de TP aos principais equipamentos e polos geradores		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
9.4	Implementar projetos de requalificação urbana que promovam os modos suaves		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●	●	
9.5	Acautelar a existência de estac. de bicicletas e pontos de carregamento de veículos elétricos em edifícios novos ou reconstruídos		●	○	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		

Tabela 20 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade

Cap.	Descrição das propostas	Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
10	Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade														
10.1	Desenvolver Planos de Mobilidade de Empresas e Polos		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Temporário / Contínuo	●		
10.2	Desenvolver Planos de Mobilidade Escolares		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Temporário	●		
10.3	Criar Quiosques de Mobilidade			●	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
10.4	Envolver os principais atores - Pacto da Mobilidade		●	●	●	○	○	○	○	○	○	Temporário	●	●	
10.5	Desenvolver soluções de Carpooling		●	●	●	○	○	○	○	○	○	Temporário	●		

Tabela 21 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de ações de sensibilização e informação

Cap.	Descrição das propostas	Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
11	Plano de ações de sensibilização e informação														
11.1	Desenvolver ações de divulgação e sensibilização que promovam os modos suaves		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Pontual	●		
11.1	Implementar sinalética de orientação das deslocações pedonais e cicláveis			●	●	●	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
11.2	Divulgar os custos associados às diversas opções modais		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Pontual	●		
11.3	Desenvolver campanhas de sensibilização de segurança rodoviária		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Pontual	●		
11.4	Desenvolver campanhas de promoção da oferta de transporte coletivo		●	●	●	●	●	●	●	●	●	Pontual	●		

Tabela 22 - Faseamento da implementação, impacte temporal e período necessário à implementação das propostas: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias

Cap.	Descrição das propostas	Cronograma										Impacte temporal	Período de implementação		
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		Curto	Médio	Longo
12	Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias														
12.1	Implementar um serviço de transporte público	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	Temporário	●		
12.1	Estudar a viabilidade de implementar um transporte fluvial		●									Pontual	●		
12.2	Melhorar os acessos em modos suaves		●	●	●	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
12.3	Criar parques de estacionamento de rebatimento	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	Contínuo	●		
12.4	Limitar o acesso em transporte individual	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Temporário	●		
12.4	Impedir o estacionamento ilegal	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contínuo	●		
12.5	Implementar um sistema de gestão dinâmica do acesso às praias		●	●	○	○	○	○	○	○	○	Temporário	●		

A Tabela 23 apresenta o faseamento para a concretização das propostas do PMSTS. Da sua análise verifica-se uma maior intensidade de ocorrência de propostas nos primeiros cinco anos do plano, uma vez que este corresponde ao período em que é mais fácil planear o futuro. Entre 2022 e 2026, a manutenção das propostas passa também a ser um dos elementos estruturantes do faseamento do plano.

Tabela 23 - Repartição das propostas no período 2017-2026

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2017-2021	2022-2026
●	16	87	73	61	54	43	41	38	38	41	291	201
○	0	0	8	17	23	34	35	38	38	35	48	180

Na Tabela 24 apresenta-se a avaliação das propostas em função do prazo que se estima necessário para a sua concretização.

Tabela 24 - Período necessário à concretização das propostas por área de intervenção

Área de Intervenção	Curto	Médio	Longo
Plano de Ação Pedonal	7	4	0
Plano de Ação Ciclável	8	1	0
Plano de Transportes Públicos	19	3	0
Plano de Transporte Individual	17	1	2
Plano de Estacionamento	13	0	0
Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	7	1	1
Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo	3	1	2
Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	5	1	0
Plano de ações de sensibilização e informação	5	0	0
Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	7	0	0
Total	91	12	5

Nota: Esta avaliação não é mutuamente exclusiva.

Conforme se pode verificar, a maioria das propostas tem um período estimado de implementação inferior a um ano (curto), uma vez que correspondem, sobretudo, a iniciativas de gestão da mobilidade, existindo poucas propostas que envolvam a construção de novas infraestruturas.

As propostas que implicam um período de concretização longo (mais de 3 anos) dizem respeito ao projeto e construção de novas infraestruturas rodoviárias ou a medidas que implicam a ocupação e consolidação dos usos do solo.

Na Tabela 25 apresenta-se uma síntese da avaliação das propostas em função destas serem do tipo “Pontual”, “Temporário” ou “Contínuo”, sendo possível constatar que a maior parte das propostas tem efeitos continuados no tempo.

Tabela 25 - Impacte temporal das propostas

Impacte temporal	N.º de propostas
Pontual	12
Temporário	12
Contínuo	72

2.4. Avaliação do âmbito e tipologia das propostas

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

- Âmbito geográfico, distinguindo-se as propostas em função de serem de carácter supraconcelhio, concelhio ou local (importando diferenciar a sua capacidade de influenciar os comportamentos modais);
- Foco Principal, isto é, se correspondem a propostas do domínio da oferta ou da procura;
- Tipologia das propostas, tendo em consideração a tipologia de ações descritas na Tabela 26.

Tabela 26 - Classificação das propostas em função da sua tipologia

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

Principais eixos de intervenção		Descrição
7	Regulamentação e fiscalização	Neste domínio foram incluídas as medidas que defendem a criação/melhoria dos regulamentos que regem os diversos domínios de atividade e as que preconizam a melhoria da fiscalização dos regulamentos. Esta categoria inclui também as medidas que envolvem a incorporação de alterações nos regulamentos nos planos de ordenamento e de planeamento.

Seguidamente apresenta-se a avaliação de cada um dos blocos de propostas face a estes três atributos.

Tabela 27 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Ação Pedonal

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
3 Plano de Ação Pedonal				
3.1	Expandir e/ou requalificar a rede pedonal estruturante	Local	Oferta	1, 2
3.1	Formalizar zonas de coexistência	Local	Oferta	1, 2
3.1	Implementar Zonas de Acesso Automóvel Condicionado	Local	Oferta	1, 2
3.1	Implementar Zonas 30	Local	Oferta	1, 2
3.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	Concelhio	Oferta	3
3.3	Implementar iniciativas de Pedibus	Local	Procura	4, 5
3.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	Local	Procura	4

Tabela 28 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Ação Ciclável

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
4 Plano de Ação Ciclável				
4.1	Desenvolver a rede ciclável	Concelhio	Oferta	1, 2
4.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	Concelhio	Oferta	3
4.3	Implementar iniciativas de Bikebus	Local	Procura	4, 5
4.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	Local	Procura	4
4.4	Implementar estacionamento de bicicletas e outros equipamentos	Local	Oferta	1
4.5	Estudo de implementação de um sistema de bicicletas partilhadas	Local	Oferta	6
4.5	Implementar um sistema de bicicletas partilhadas	Local	Oferta	1,3
4.5	Fomentar o transporte de bicicletas nos TPC	Concelhio	Oferta	5, 4

Tabela 29 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Transportes Públicos

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
5	Plano de Transportes Públicos			
5.1	Estudo de reestruturação da oferta de TC urbano	Local e concelhio	Oferta	6
5.1	Reestruturar a oferta de TC urbano	Local e concelhio	Oferta	3
5.2	Estudo de reestruturação da oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	Concelhio e supra-concelhio	Oferta	6
5.2	Reestruturar a oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	Concelhio e supra-concelhio	Oferta	3
5.3	Implementar uma rede de interfaces estruturantes	Concelhio e supra-concelhio	Oferta	1
5.3	Estudo do Interface das Fontainhas	Concelhio e supra-concelhio	Oferta	6
5.4	Substituição ou adaptação gradual da frota de TP	Concelhio e supra-concelhio	Oferta	3
5.4	Programa de intervenção nas paragens e interfaces	Concelhio	Oferta	1, 4
5.4	Disponibilização de informação acessível sobre a oferta de TP	Concelhio	Oferta	4
5.5	Estudo de introdução de transportes flexíveis e implementação de projeto-piloto	Concelhio	Oferta	6
5.5	Introduzir transportes flexíveis	Concelhio	Oferta	3
5.6	Aumentar o contingente de táxis	Concelhio	Oferta	3
5.6	Introduzir táxis adaptados	Concelhio	Oferta	3
5.6	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis	Concelhio	Oferta	1, 4
5.7	Criar uma imagem de marca para os TU de Setúbal e para o serviço de TC às praias	Local	Oferta	1, 4
5.7	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces	Concelhio	Oferta	3, 4
5.7	Densificar os postos de informação e de venda de títulos de transporte	Concelhio	Oferta	3, 4
5.7	Introduzir sistemas de informação em tempo real	Concelhio	Oferta	1, 3, 4
5.7	Promover a atualização e divulgação do <i>Transporlis</i>	Supra-concelhio	Oferta	4, 5
5.8	Promover a revisão do tarifário	Local, concelhio e Supra-concelhio	Oferta	5, 6
5.9	Desenvolver uma bilhética integrada	Supra-concelhio	Oferta	5, 6, 7

Tabela 30 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Transporte Individual

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
6	Plano de Transporte Individual			
6.1	Construir infraestruturas rodoviárias estruturantes	Concelhio e Supra-concelhio	Oferta	1, 5
6.1	Salvaguardar o corredor da Via Intermunicipal Sesimbra/ Palmela/ Setúbal	Concelhio e supra-concelhio	Oferta	7
6.1	Contemplar na revisão do PDM a hierarquia viária e os princípios de gestão propostos para cada nível hierárquico	Concelhio	Oferta	7
6.1	Adequar as características físicas das vias à sua importância funcional	Concelhio	Oferta	1, 2, 3
6.2	Reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação	Local	Oferta	1, 2, 3
6.3	Elaborar e implementar um Plano Municipal de Sinalética	Concelhio	Oferta	6, 3
6.3	Intervir nos ciclos semaforicos de alguns equipamentos em espaço urbano	Local	Oferta	3
6.4	Assegurar a manutenção da rede rodoviária municipal e conter a sua expansão	Concelhio	Oferta	1, 3, 7
6.5	Promover a resolução pontual de alguns constrangimentos rodoviários	Local	Oferta	1, 3
6.6	Construir um SIG com informação sobre a sinistralidade no concelho	Concelhio	Oferta	3
6.6	Realizar e implementar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária	Concelhio	Oferta	1, 6, 3, 4
6.6	Implementar medidas de acalmia de tráfego	Local	Oferta	1, 2, 3
6.6	Realizar campanhas de sensibilização	Concelhio	Oferta	4
6.7	Renovar a frota dos serviços municipais	Concelhio	Oferta	1
6.7	Monitorizar a necessidade de alargamento (e manutenção) da Rede Pública de Carregamento de veículos elétricos	Concelhio	Oferta	1
6.7	Instalar Postos de Carregamento Rápido	Local	Oferta	1
6.7	Reservar estacionamento para veículos elétricos	Local	Oferta	3
6.7	Estudar a possibilidade de isenção do pagamento da tarifa de estacionamento por veículos elétricos	Local	Procura	7

Tabela 31 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Estacionamento

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
7	Plano de Estacionamento			
7.1	Implementar as zonas de estacionamento tarifado previstas	Local	Procura	2
7.1	Alterar o regulamento de estacionamento	Local	Procura	7
7.1	Alargar as zonas de estacionamento tarifado	Local	Procura	2, 7
7.1, 7.3	Criar oferta de estacionamento em bolsa/parque	Local	Oferta	1, 2
7.1	Organizar o estac. nas principais zonas comerciais de V. N. de Azeitão, Praias do Sado, Sto Ovídio e Faralhão	Local	Oferta	2, 7, 4
7.1	Eliminar o estacionamento em cima do passeio, dando prioridade à rede pedonal estruturante	Local	Oferta	2, 7
7.2	Criar oferta de estacionamento Park & Ride	Concelhio	Oferta	1
7.2	Introduzir informação sobre oferta de estacionamento	Local	Oferta	3, 4
7.3	Identificar e formalizar as bolsas de estacionamento informal no centro da cidade	Local	Oferta	1, 2, 6
7.3	Criar estacionamento para residentes	Local	Oferta	1, 2, 6
7.3	Reservar estacionamento para pessoas de mobilidade reduzida, motos e veículos elétricos	Local	Oferta	3
7.4	Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal	Local	Procura	7
7.1, 7.5	Formalizar a oferta de estacionamento	Local	Oferta	2

Tabela 32 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
8	Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana			
8.1	Garantir boa acessibilidade rodoviária às ZI	Concelhio	Oferta	1, 5
8.2	Criar um parque de estacionamento de pesados	Concelhio	Oferta	1, 7
8.2	Implementar sinalização informativa e de encaminhamento	Concelhio	Procura	3, 4
8.3	Rever o regulamento das operações de carga e descarga	Local	Procura	7
8.3	Formar um grupo de agentes fiscalizadores	Local	Procura	7
8.3	Dimensionar e identificar corretamente os lugares de cargas e descargas	Local	Oferta	1, 3
8.4	Implementar um sistema de gestão das operações de logística urbana na cidade	Concelhio	Procura	6, 1, 5

Tabela 33 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e uso do solo

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
9 Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo				
9.1	Controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana existente	Concelhio	Procura	6, 7
9.2	Promover a diversidade de usos do solo	Concelhio	Procura	7
9.3	Garantir o serviço de TP aos principais equipamentos e polos geradores	Concelhio	Oferta	3
9.4	Implementar projetos de requalificação urbana que promovam os modos suaves	Local	Oferta	1, 2, 5
9.5	Acautelar a existência de estac. de bicicletas e pontos de carregamento de veículos elétricos em edifícios novos ou reconstruídos	Local	Oferta	7

Tabela 34 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
10 Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade				
10.1	Desenvolver Planos de Mobilidade de Empresas e Polos	Local	Oferta/Procura	3, 5, 6
10.2	Desenvolver Planos de Mobilidade Escolares	Local	Oferta/Procura	4, 5, 6
10.3	Criar Quiosques de Mobilidade	Concelhio	Oferta	3, 4, 5
10.4	Envolver os principais atores - Pacto da Mobilidade	Concelhio	Oferta/Procura	5
10.5	Desenvolver soluções de Carpooling	Local	Procura	3, 5

Tabela 35 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de ações de sensibilização e informação

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
11	Plano de ações de sensibilização e informação			
11.1	Desenvolver ações de divulgação e sensibilização que promovam os modos suaves	Local	Procura	4, 5
11.1	Implementar sinalética de orientação das deslocações pedonais e cicláveis	Local	Oferta	4, 3, 6
11.2	Divulgar os custos associados às diversas opções modais	Local	Procura	4
11.3	Desenvolver campanhas de sensibilização de segurança rodoviária	Local	Procura	4, 5
11.4	Desenvolver campanhas de promoção da oferta de transporte coletivo	Local	Procura	4, 5

Tabela 36 - Avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias

Cap.	Descrição das propostas	Âmbito geográfico	Foco Principal	Tipologia das propostas
12	Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias			
12.1	Implementar um serviço de transporte público	Local, concelho e supra-concelho	Oferta	3, 4, 5
12.1	Estudar a viabilidade de implementar um transporte fluvial	Local	Oferta	5, 6
12.2	Melhorar os acessos em modos suaves	Local	Oferta	1, 2, 6
12.3	Criar parques de estacionamento de rebatimento	Local, concelho e supra-concelho	Oferta	1, 3, 4, 5
12.4	Limitar o acesso em transporte individual	Local	Procura	3, 5
12.4	Impedir o estacionamento ilegal	Local	Procura	7
12.5	Implementar um sistema de gestão dinâmica do acesso às praias	Local	Procura	3, 4, 5

A Tabela 37 apresenta a síntese da avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção. Da sua análise é possível destacar que:

- Uma parte significativa das propostas é de âmbito local, respeitando, sobretudo, às ações de sensibilização e informação, de promoção da utilização dos modos suaves, de gestão da oferta e procura do estacionamento e à gestão do acesso às praias;
- A maior parte das propostas tem como foco principal a intervenção em matéria da oferta, a qual é sempre mais fácil de influenciar do que a procura;

- Quando se considera a tipologia das propostas, verifica-se que um conjunto muito significativo se relaciona com a gestão dos sistemas (37). A informação e sensibilização (28) ou a construção de novas infraestruturas (33) são também tipologias representativas no global das propostas.

Tabela 37 - Síntese da avaliação das propostas face ao âmbito geográfico, foco principal e sua tipologia de intervenção

Âmbito geográfico	N.º de propostas	Foco principal	N.º de propostas	Código	Tipologia das propostas	N.º de propostas
Local	54	Oferta	79	1	Construção de Infraestruturas	33
Concelhio	21	Procura	23	2	Gestão do Espaço	18
supra-concelhio	12	Oferta/ Procura	3	3	Gestão dos sistemas	37
				4	Informação e Sensibilização	28
				5	Parcerias e concertações	23
				6	Planeamento e estudos	18
				7	Regulamentação e fiscalização	17

Nota: Esta avaliação não é mutuamente exclusiva

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

Nem todas as propostas desenvolvidas no PMSTS são da responsabilidade da CMS, seja porque correspondem a serviços concessionados a outras entidades (e.g., operadores de transporte coletivo), seja porque são de âmbito privado (e.g., alteração da política de estacionamento de um grande gerador) ou são controladas pelos indivíduos (e.g., adesão ou não à rede de *Pedibus* por parte da população escolar).

Neste ponto procurou-se, assim, identificar os **responsáveis pela realização de cada proposta**, assim como identificar as entidades ou agentes que, não tendo responsabilidades diretas na implementação das propostas, devem ser **consultados e envolvidos neste processo**, tendo como principais objetivos:

- Garantir que os benefícios das propostas são entendidos por todos;
- Procurar sinergias com outras ações correlacionadas;
- Estabelecer parcerias para a implementação das iniciativas consideradas;
- Identificar e corrigir aspetos que não tenham sido considerados na proposta inicial.

Nas tabelas seguintes apresenta-se a identificação dos principais responsáveis pela implementação das propostas, distinguindo-se entre o envolvimento direto e secundário (Tabela 38 a Tabela 47).

Envolvimento:

●	Direto
○	Secundário

Tabela 38 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Ação Pedonal

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação		
		CMS	Escolas	Autoridades de Segurança Pública
3	Plano de Ação Pedonal			
3.1	Expandir e/ou requalificar a rede pedonal estruturante	●		
3.1	Formalizar zonas de coexistência	●		
3.1	Implementar Zonas de Acesso Automóvel Condicionado	●		
3.1	Implementar Zonas 30	●		
3.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	●		
3.3	Implementar iniciativas de Pedibus	●	●	
3.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	●	●	●

Tabela 39 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Ação Ciclável

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação			
		CMS	Escolas	Associações de ciclistas	Operadores de TP
4	Plano de Ação Ciclável				
4.1	Desenvolver a rede ciclável	●			
4.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	●			
4.3	Implementar iniciativas de Bikebus	●	●		
4.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	●	●	○	
4.4	Implementar estacionamento de bicicletas e outros equipamentos	●			
4.5	Implementar um sistema de bicicletas partilhadas	●			
4.5	Fomentar o transporte de bicicletas nos TPC	●			●

Tabela 40 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Transportes Públicos

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação				
		CMS	AML	Operadores de TP	REFER	Associações de táxis
5 Plano de Transportes Públicos						
5.1	Estudo de reestruturação da oferta de TC urbano	●		●		
5.1	Reestruturar a oferta de TC urbano	●		●		
5.2	Estudo de reestruturação da oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	●	●	●		
5.2	Reestruturar a oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	●	●	●		
5.3	Implementar uma rede de interfaces estruturantes	●	●	●	●	○
5.3	Estudo do Interface das Fontainhas	●		●	●	
5.4	Substituição ou adaptação gradual da frota de TP	○		●		
5.4	Programa de intervenção nas paragens e interfaces	●		●	○	
5.4	Disponibilização de informação acessível sobre a oferta de TP	●		●		
5.5	Estudo de introdução de transportes flexíveis e implementação de projeto-piloto	●		●		○
5.5	Introduzir transportes flexíveis	●		●		○
5.6	Aumentar o contingente de táxis	●				●
5.6	Introduzir táxis adaptados	●				●
5.6	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis	●				●
5.7	Criar uma imagem de marca para os TU de Setúbal e para o serviço de TC às praias	●		●		
5.7	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces	●		●		
5.7	Densificar os postos de informação e de venda de títulos de transporte	○		●		
5.7	Introduzir sistemas de informação em tempo real	○		●		
5.7	Promover a atualização e divulgação do <i>Transporlis</i>	○	●	○		
5.8	Promover a revisão do tarifário	○	●	○		
5.9	Desenvolver uma bilhética integrada	○	●	○		

Tabela 41 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Transporte Individual

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação			
		CMS	IP	Autoridades de Segurança Pública	Mobi.e
6 Plano de Transporte Individual					
6.1	Construir infraestruturas rodoviárias estruturantes	●	●		
6.1	Salvaguardar o corredor da Via Intermunicipal Sesimbra/ Palmela/ Setúbal	●			
6.1	Contemplar na revisão do PDM a hierarquia viária e os princípios de gestão propostos para cada nível hierárquico	●			
6.1	Adequar as características físicas das vias à sua importância funcional	●			
6.2	Reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação	●	○	○	
6.3	Elaborar e implementar um Plano Municipal de Sinalética	●			
6.3	Intervir nos ciclos semaforicos de alguns equipamentos em espaço urbano	●			
6.4	Assegurar a manutenção da rede rodoviária municipal e conter a sua expansão	●			
6.5	Promover a resolução pontual de alguns constrangimentos rodoviários	●			
6.6	Construir um SIG com informação sobre a sinistralidade no concelho	●		○	
6.6	Realizar e implementar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária	●		○	
6.6	Implementar medidas de acalmia de tráfego	●	○	○	
6.6	Realizar campanhas de sensibilização	●		●	
6.7	Renovar a frota dos serviços municipais	●			
6.7	Monitorizar a necessidade de alargamento (e manutenção) da Rede Pública de Carregamento de veículos elétricos	●			●
6.7	Instalar Postos de Carregamento Rápido	●			●
6.7	Reservar estacionamento para veículos elétricos	●			
6.7	Estudar a possibilidade de isenção do pagamento da tarifa de estacionamento por veículos elétricos	●			

Tabela 42 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Estacionamento

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação			
		CMS	Gestores de estacionamento	Autoridades de Segurança Pública	REFER
7	Plano de Estacionamento				
7.1	Implementar as zonas de estacionamento tarifado previstas	●	●		
7.1	Alterar o regulamento de estacionamento	●			
7.1	Alargar as zonas de estacionamento tarifado	●	●		
7.1, 7.3	Criar oferta de estacionamento em bolsa/parque	●	●		
7.1	Organizar o estac. nas principais zonas comerciais de V. N. de Azeitão, Praias do Sado, Sto Ovídio e Faralhão	●		●	
7.1	Eliminar o estacionamento em cima do passeio, dando prioridade à rede pedonal estruturante	●		●	
7.2	Criar oferta de estacionamento Park & Ride	●	●		●
7.2	Introduzir informação sobre oferta de estacionamento	●	●		
7.3	Identificar e formalizar as bolsas de estacionamento informal no centro da cidade	●	○		
7.3	Criar estacionamento para residentes	●	●		
7.3	Reservar estacionamento para pessoas de mobilidade reduzida, motos e veículos elétricos	●	●		
7.4	Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal	●		●	
7.1, 7.5	Formalizar a oferta de estacionamento	●			

Tabela 43 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação		
		CMS	IP / Concessionária rodoviária	Operadores logísticos
8	Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana			
8.1	Garantir boa acessibilidade rodoviária às ZI	●	●	●
8.2	Criar um parque de estacionamento de pesados	●		
8.2	Implementar sinalização informativa e de encaminhamento	●	○	
8.3	Rever o regulamento das operações de carga e descarga	●		
8.3	Formar um grupo de agentes fiscalizadores	●		
8.3	Dimensionar e identificar corretamente os lugares de cargas e descargas	●		
8.4	Implementar um sistema de gestão das operações de logística urbana na cidade	●		●

Tabela 44 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de Promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação	
		CMS	Operadores de TP
9	Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo		
9.1	Controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana existente	●	
9.2	Promover a diversidade de usos do solo	●	
9.3	Garantir o serviço de TP aos principais equipamentos e polos geradores	●	●
9.4	Implementar projetos de requalificação urbana que promovam os modos suaves	●	
9.5	Acautelar no REUMS a existência de estac. de bicicletas e pontos de carregamento de veículos elétricos em edifícios novos ou reconstruídos	●	

Tabela 45 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de medidas de gestão da mobilidade

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação						
		CMS	Responsáveis pelos principais polos geradores	Operadores de TP	Escolas	Gestores das infraestruturas (TI e TC)	APSS	R. N. E. Sado / P. N. Arrábida
10	Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade							
10.1	Desenvolver Planos de Mobilidade de Empresas e Polos	●	●	●			○	
10.2	Desenvolver Planos de Mobilidade Escolares	●			●			
10.3	Criar Quiosques de Mobilidade	●		●				
10.4	Envolver os principais atores - Pacto da Mobilidade	●	●	●	●	●	●	●
10.5	Desenvolver soluções de Carpooling	●	●					

Tabela 46 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de ações de sensibilização e informação

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação				
		CMS	Escolas	Autoridades de Segurança Pública	Operadores de TC	Associações de ciclistas
11	Plano de ações de sensibilização e informação					
11.1	Desenvolver ações de divulgação e sensibilização que promovam os modos suaves	●	●	●		●
11.1	Implementar sinalética de orientação das deslocações pedonais e cicláveis	●				
11.2	Divulgar os custos associados às diversas opções modais	●				
11.3	Desenvolver campanhas de sensibilização de segurança rodoviária	●	●	●		●
11.4	Desenvolver campanhas de promoção da oferta de transporte coletivo	●			●	

Tabela 47 - Responsáveis pela implementação das propostas: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias

Cap.	Descrição das propostas	Responsáveis pela implementação da ação				
		CMS	Operadores de TP	IP	Autoridades de Segurança Pública	Gestores de estacionamento
12	Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias					
12.1	Implementar um serviço de transporte público	●	●			
12.1	Estudar a viabilidade de implementar um transporte fluvial	●	●			
12.2	Melhorar os acessos em modos suaves	●				
12.3	Criar parques de estacionamento de rebatimento	●				●
12.4	Limitar o acesso em transporte individual	●		●	●	
12.4	Impedir o estacionamento ilegal	●			●	
12.5	Implementar um sistema de gestão dinâmica do acesso às praias	●	●	○		●

Na Tabela 48 apresenta-se uma síntese do nível de envolvimento direto na implementação das propostas de cada um dos principais intervenientes. A Tabela 49 apresenta a mesma análise, mas considerando quer o envolvimento direto, quer o secundário.

Tabela 48 - Síntese: responsáveis pela implementação das propostas (Envolvimento Direto)

Área de Intervenção	CMS	Operadores de TP	Gestores das infraestruturas (TI e TC)	Autoridades de Segurança Pública	Escolas	Outros
Plano de Ação Pedonal	7	0	0	1	2	0
Plano de Ação Ciclável	8	1	0	0	2	0
Plano de Transportes Públicos	15	15	2	0	0	9
Plano de Transporte Individual	18	0	3	1	0	0
Plano de Estacionamento	13	0	8	3	0	0
Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	7	0	1	0	0	2
Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo	5	1	0	0	0	0
Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	5	3	1	0	2	5
Plano de ações de sensibilização e informação	5	1	0	2	2	2
Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	7	3	3	2	0	0
Total	90	24	18	9	8	18

Da sua análise é possível verificar que, conforme esperado, a Câmara Municipal é o principal promotor e/ou impulsionador da concretização das propostas, mas os operadores de transportes e os gestores de infraestruturas (IP, REFER, Gestores de estacionamento) são também elementos chave para a concretização da estratégia do PMSTS.

Quando se avalia o envolvimento direto e secundário, verifica-se que os atores acima referidos ganham ainda maior destaque na implementação das iniciativas propostas.

Tabela 49 - Síntese: responsáveis pela implementação das propostas (envolvimento direto e secundário)

Área de Intervenção	CMS	Operadores de TP	Gestores das infraestruturas (TI e TC)	Autoridades de Segurança Pública	Escolas	Outros
Plano de Ação Pedonal	7	0	0	1	2	0
Plano de Ação Ciclável	8	1	0	0	2	1
Plano de Transportes Públicos	21	18	3	0	0	12
Plano de Transporte Individual	18	0	5	5	0	0
Plano de Estacionamento	13	0	10	3	0	0
Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	7	0	2	0	0	2
Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo	5	1	0	0	0	0
Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	5	3	1	0	2	6
Plano de ações de sensibilização e informação	5	1	0	2	2	2
Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	7	3	4	2	0	0
Total	96	27	25	13	8	23

As Tabela 50 à Tabela 59 apresentam os grupos a auscultar / consultar para cada uma das áreas de intervenção, tendo estes sido classificados como principais ou secundários.

Grupos a auscultar/consultar:	●	Principal
	○	Secundário

Tabela 50 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Ação Pedonal

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar					
		Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de residentes e de comerciantes	Associações de pais / estudantes	Operadores de TP	Associações do "sector"	APSS
3	Plano de Ação Pedonal						
3.1	Expandir e/ou requalificar a rede pedonal estruturante	●	●	●	○	●	●
3.1	Formalizar zonas de coexistência		●			●	
3.1	Implementar Zonas de Acesso Automóvel Condicionado		●			●	
3.1	Implementar Zonas 30	●	●	○	○	●	●
3.2	Aderir e divulgar a plataforma "A minha rua" (ou outra ferramenta semelhante)	○	○	○	○	○	
3.3	Implementar iniciativas de Pedibus	○	○	●		●	
3.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	●	●	●	○	●	

Tabela 51 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Ação Ciclável

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar				
		Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de residentes e de comerciantes	Associações de ciclistas	Associações de pais / estudantes	Operadores de TP
4	Plano de Ação Ciclável					
4.1	Desenvolver a rede ciclável	●	●	●	●	○
4.2	Aderir e divulgar a plataforma "A minha rua" (ou outra ferramenta semelhante)	○	○	○	○	○
4.3	Implementar iniciativas de Bikebus	○	○	●	●	
4.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	●	●	●	●	○
4.4	Implementar estacionamento de bicicletas e outros equipamentos	●	●	●	○	○
4.5	Estudo de implementação de um sistema de bicicletas partilhadas	●	●	●		●
4.5	Implementar um sistema de bicicletas partilhadas	●	●	●		●
4.5	Fomentar o transporte de bicicletas nos TPC	○	○	○		●

Tabela 52 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Transportes Públicos

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar			
		Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de Residentes	Associações de Comerciantes / Industriais	Responsáveis pelos equip. coletivos
5	Plano de Transportes Públicos				
5.1	Estudo de reestruturação da oferta de TC urbano	●	●	●	●
5.1	Reestruturar a oferta de TC urbano	●	●	●	●
5.2	Estudo de reestruturação da oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	●	●	●	●
5.2	Reestruturar a oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	●	●	●	●
5.3	Implementar uma rede de interfaces estruturantes	●	●	●	○
5.3	Estudo do Interface das Fontainhas	●	●	●	○
5.4	Substituição ou adaptação gradual da frota de TP	○	●	○	●
5.4	Programa de intervenção nas paragens e interfaces	●	●	●	●
5.4	Disponibilização de informação acessível sobre a oferta de TP	○	●	○	●
5.5	Estudo de introdução de transportes flexíveis e implementação de projeto-piloto	●	●	●	●
5.5	Introduzir transportes flexíveis	●	●	●	●
5.6	Aumentar o contingente de táxis	○	○	○	○
5.6	Introduzir táxis adaptados	○	○	○	●
5.6	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis	●	○	○	●
5.7	Criar uma imagem de marca para os TU de Setúbal e para o serviço de TC às praias	○	○	○	○
5.7	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces	●	●	●	●
5.7	Densificar os postos de informação e de venda de títulos de transporte	●	●	●	●
5.7	Introduzir sistemas de informação em tempo real	●	●	●	●
5.7	Promover a atualização e divulgação do <i>Transporlis</i>				
5.8	Promover a revisão do tarifário	●	●	●	●
5.9	Desenvolver uma bilhética integrada	○	○	○	○

Tabela 53 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Transporte Individual

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar			
		Responsáveis pelos principais	Associações de Residentes	Associações de Comerciantes / Industriais	Operadores de TP
6 Plano de Transporte Individual					
6.1	Construir infraestruturas rodoviárias estruturantes	●	●	●	●
6.1	Salvaguardar o corredor da Via Intermunicipal Sesimbra/ Palmela/ Setúbal				
6.1	Contemplar na revisão do PDM a hierarquia viária e os princípios de gestão propostos para cada nível hierárquico				
6.1	Adequar as características físicas das vias à sua importância funcional	●	●	●	●
6.2	Reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação	●	●	●	●
6.3	Elaborar e implementar um Plano Municipal de Sinalética	●	○	○	●
6.3	Intervir nos ciclos semaforicos de alguns equipamentos em espaço urbano	●	●	●	●
6.4	Assegurar a manutenção da rede rodoviária municipal e conter a sua expansão				
6.5	Promover a resolução pontual de alguns constrangimentos rodoviários	●	●	●	●
6.6	Construir um SIG com informação sobre a sinistralidade no concelho				
6.6	Realizar e implementar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária	●	●	●	●
6.6	Implementar medidas de acalmia de tráfego	●	●	●	●
6.6	Realizar campanhas de sensibilização	●	●	●	○
6.7	Renovar a frota dos serviços municipais				
6.7	Monitorizar a necessidade de alargamento (e manutenção) da Rede Pública de Carregamento de veículos elétricos				
6.7	Instalar Postos de Carregamento Rápido				
6.7	Reservar estacionamento para veículos elétricos	○	●	●	
6.7	Estudar a possibilidade de isenção do pagamento da tarifa de estacionamento por veículos elétricos	○	●	●	

Tabela 54 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Estacionamento

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar			
		Associações de Residentes	Associações de Comerciantes / Industriais	Operadores de TP	APSS
7	Plano de Estacionamento				
7.1	Implementar as zonas de estacionamento tarifado previstas	●	●		
7.1	Alterar o regulamento de estacionamento	●	●		
7.1	Alargar as zonas de estacionamento tarifado	●	●		●
7.1, 7.3	Criar oferta de estacionamento em bolsa/parque	●	●		●
7.1	Organizar o estac. nas principais zonas comerciais de V. N. de Azeitão, Praias do Sado, Sto Ovídio e Faralhão	●	●		
7.1	Eliminar o estacionamento em cima do passeio, dando prioridade à rede pedonal estruturante	●	●		
7.2	Criar oferta de estacionamento Park & Ride	●	●	●	●
7.2	Introduzir informação sobre oferta de estacionamento	○	○		
7.3	Identificar e formalizar as bolsas de estacionamento informal no centro da cidade	●	●		●
7.3	Criar estacionamento para residentes	●			
7.3	Reservar estacionamento para pessoas de mobilidade reduzida, motos e veículos elétricos	●	●		
7.4	Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal	●	●		
7.1, 7.5	Formalizar a oferta de estacionamento	●	●		

Tabela 55 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar				
		Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de Comerciantes / Industriais	Autoridades de Segurança Pública	R . N. E. Sado	APSS
8	Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana					
8.1	Garantir boa acessibilidade rodoviária às ZI	●	●	●	●	●
8.2	Criar um parque de estacionamento de pesados	●	●	●		
8.2	Implementar sinalização informativa e de encaminhamento	○	○	●		
8.3	Rever o regulamento das operações de carga e descarga	●	●	●		
8.3	Formar um grupo de agentes fiscalizadores			●		
8.3	Dimensionar e identificar corretamente os lugares de cargas e descargas	●	●	●		
8.4	Implementar um sistema de gestão das operações de logística urbana na cidade	○	●	○		

Tabela 56 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de Promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar			
		Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de Residentes	Associações de Comerciantes / Industriais	Promotores urbanísticos privados
9	Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo				
9.1	Controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana existente	●	○	○	●
9.2	Promover a diversidade de usos do solo	●	○	○	●
9.3	Garantir o serviço de TP aos principais equipamentos e polos geradores	●	●	●	●
9.4	Implementar projetos de requalificação urbana que promovam os modos suaves	●	●	●	●
9.5	Acautelar no REUMS a existência de estac. de bicicletas e pontos de carregamento de veículos elétricos em edifícios novos ou reconstruídos		●	●	●

Tabela 57 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de medidas de gestão da mobilidade

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar			
		Associações de Residentes	Autoridades de Segurança Pública	Associações de Comerciantes / Industriais	Associações de pais / estudantes
10	Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade				
10.1	Desenvolver Planos de Mobilidade de Empresas e Polos		○	●	
10.2	Desenvolver Planos de Mobilidade Escolares	○	●		●
10.3	Criar Quiosques de Mobilidade				
10.4	Envolver os principais atores - Pacto da Mobilidade	●	●	●	●
10.5	Desenvolver soluções de Carpooling	○		○	

Tabela 58 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de ações de sensibilização e informação

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar		
		Associações de Residentes	Associações de Comerciantes / Industriais	Responsáveis pelos principais polos geradores
11	Plano de ações de sensibilização e informação			
11.1	Desenvolver ações de divulgação e sensibilização que promovam os modos suaves	●	●	●
11.1	Implementar sinalética de orientação das deslocações pedonais e cicláveis	●	●	●
11.2	Divulgar os custos associados às diversas opções modais	●	●	●
11.3	Desenvolver campanhas de sensibilização de segurança rodoviária	●	●	●
11.4	Desenvolver campanhas de promoção da oferta de transporte coletivo	●	●	●

Tabela 59 - Grupos a auscultar / consultar: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias

Cap.	Descrição das propostas	Grupos a Auscultar / Consultar			
		Associações de Residentes	Associações de Comerciantes / Industriais	P. N. Arrábida	APSS
12	Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias				
12.1	Implementar um serviço de transporte público	●	●	●	
12.1	Estudar a viabilidade de implementar um transporte fluvial			●	●
12.2	Melhorar os acessos em modos suaves	○	○	●	
12.3	Criar parques de estacionamento de rebatimento	●		●	
12.4	Limitar o acesso em transporte individual	●	●	●	
12.4	Impedir o estacionamento ilegal			●	
12.5	Implementar um sistema de gestão dinâmica do acesso às praias	●	●	●	

Na Tabela 60 apresenta-se uma síntese dos principais *stakeholders* a consultar por área de intervenção do PMSTS. Conforme se pode verificar, as Associações de Residentes, de Comerciantes ou de Industriais, assim como os responsáveis pelos principais polos geradores e equipamentos coletivos, destacam-se pelo elevado número de propostas em que deverão ser envolvidos.

Tabela 60 - Síntese: Grupos a auscultar / consultar (principais e secundários)

Área de Intervenção	Associações de residentes / comerciantes / industriais	Responsáveis pelos principais polos geradores e eq. coletivos	Operadores de TP	Associações de pais / estudantes	Autoridades de Segurança Pública	Outros
Plano de Ação Pedonal	7	5	4	5	0	9
Plano de Ação Ciclável	8	8	7	5	0	8
Plano de Transportes Públicos	40	40	0	0	0	0
Plano de Transporte Individual	22	11	9	0	0	0
Plano de Estacionamento	25	0	1	0	0	4
Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	6	6	0	0	7	2
Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo	10	4	0	0	0	5
Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	6	0	0	2	3	0
Plano de ações de sensibilização e informação	10	5	0	0	0	0
Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	9	0	0	0	0	2
Total	143	79	21	12	10	30

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

2.6. Estimativas de Custos

No presente capítulo apresenta-se a estimativa dos custos de realização de estudos/projetos, de investimento e de operação das propostas do PMSTS. Estas estimativas são indicativas, existindo margem para rever os valores, em função do maior ou menor grau de sofisticação que se pretenda dar às soluções que venham a ser desenvolvidas e do nível de adesão dos parceiros.

Por outro lado, há que ter em consideração que algumas propostas podem assumir um cariz difuso e de difícil contabilização, tendo a sua orçamentação que ser realizada em sede de estudos mais detalhados.

Finalmente, importa referir que algumas propostas são referidas em mais do que um capítulo e, nesse caso, são contabilizadas na primeira vez em que aparecem.

Seguidamente explicitam-se os pressupostos considerados para estimar os custos.

2.6.1. Plano de Ação Pedonal

Na Tabela 61 apresenta-se a estimativa dos custos associados à implementação das propostas incluídas no Plano de Ação Pedonal.

Para estimar estes custos assumiram-se os seguintes pressupostos:

- Na **expansão / requalificação da rede pedonal estruturante**: Admitiu-se que os estudos necessários para a implementação destas medidas, os quais deverão incluir a definição da rede pedonal estruturante, a identificação dos obstáculos à acessibilidade para todos e o desenvolvimento de medidas para a sua resolução, terão um custo de cerca de 100 mil € para as

freguesias de Setúbal (a desenvolver no período de 2017-2021) e de cerca de 50 mil € para as restantes freguesias do concelho (período de 2021-2026).

Assumiu-se um custo médio para a melhoria destas redes de cerca 40 mil €/km e estimou-se que no período 2017-2021 serão requalificadas cerca de 45% das vias integrantes da rede pedonal estruturante proposta (cerca de 30 km) e que no período seguinte (2022-2026) serão intervencionadas as restantes 55% (cerca de 36 km), a um ritmo constante por ano (cerca de 20% da rede proposta intervencionada por ano, excetuando em 2017 em que se assumiu apenas 10%). Admitiu-se ainda um custo anual de manutenção desta rede pedonal, correspondente a 2% do custo de construção da rede implementada (isto é, no 2.º ano assume-se um custo de 2% da requalificação da rede do 1º ano, no 3.º ano este valor é calculado para a rede implementada no 1º e 2º ano e, assim, sucessivamente).

- No caso do **Pedibus**: Assumiu-se que 80% das escolas do concelho com EB1 e EB1/JI (26 escolas) irá aderir a esta iniciativa nos próximos 9 anos (início em 2018), a um ritmo que varia entre 2 a 4 escolas por ano ao longo deste período. Admitiu-se que os custos de montagem e concretização do(s) circuito(s) de Pedibus em cada escola serão, em média, de 3.000 €, no 1.º ano de implementação, e de 1.000 €, nos anos seguintes. Este valor inclui a realização dos estudos necessários ao desenvolvimento dos circuitos (1.500 € no primeiro ano e 700 € nos anos seguintes), a introdução de posteletes junto às paragens, o fornecimento de coletes refletivos, a produção de folhetos e a formação das equipas das escolas.
- Finalmente, para o **desenvolvimento das iniciativas de divulgação e sensibilização** estimou-se um orçamento médio anual de 10 mil €.

Os custos associados à formalização das zonas de coexistência, zonas de acesso automóvel condicionado e zonas 30 não são apresentados, uma vez que estas ações podem apresentar variações significativas nos custos consoante o tipo de intervenção proposta, podendo, por exemplo, ser necessário apenas introduzir sinalização, aplicar desnivelamentos nas entradas (ou outra medida de acalmia de tráfego) ou mesmo reperfilar os arruamentos.

A restante medida que não está orçamentada, relativa à **adesão e divulgação da plataforma “A minha rua”** corresponde a ações que podem ser concretizadas por técnicos da autarquia e/ou das Juntas de Freguesia. A adesão e a utilização desta ferramenta não implicam qualquer custo para a Câmara Municipal e Juntas de Freguesia. Relativamente aos custos de divulgação desta ferramenta, admitiu-se

que estes estão incorporados no orçamento relativo ao desenvolvimento das iniciativas de divulgação e sensibilização (cap. 3.3).

Tabela 61 - Estimativa dos custos - Plano de Ação Pedonal

Cap.	Descrição das propostas	2017-2021			2022-2026			Total		
		Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
3	Plano de Ação Pedonal	130.700	1.200.000	106.300	136.700	1.440.000	275.900	267.400	2.640.000	382.200
3.1	Expandir e/ou requalificar a rede pedonal estruturante	100.000	1.200.000	42.000	50.000	1.440.000	177.600	150.000	2.640.000	219.600
3.1	Formalizar zonas de coexistência	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
3.1	Implementar Zonas de Acesso Automóvel Condicionado	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
3.1	Implementar Zonas 30	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
3.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	0	0	n.o.	0	0	n.o.	0	0	n.o.
3.3	Implementar iniciativas de Pedibus	30.700	0	24.300	86.700	0	48.300	117.400	0	72.600
3.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	0	0	40.000	0	0	50.000	0	0	90.000

2.6.2. Plano de Rede Ciclável

No presente capítulo apresenta-se a orçamentação das propostas incluídas no Plano de Ação Ciclável. Nos pontos abaixo explicitam-se os pressupostos utilizados para estimar os custos apresentados na Tabela 63:

- **Desenvolvimento da rede ciclável:** Assumiu-se que a realização dos estudos necessários à implementação da rede proposta rondará os 150 mil € (90 mil € para as freguesias de Setúbal e 60 mil € para as restantes). O custo de investimento apresentado corresponde a um valor de 42 mil €/km (implementação de cerca de 43 km no período 2017-2011 e de 52 km no período 2022-2026), enquanto o valor anual de manutenção da infraestrutura corresponde a cerca de 2% do valor de investimento dos anos anteriores (tendo em consideração, em cada ano, a rede ciclável que vai sendo construída).
- **Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua”:** vide ponto 2.6.1 do presente relatório.

- **Iniciativas de Bikebus:** Assumiu-se que 80% das escolas do concelho com 3º ciclo do Ensino Básico e/ou Ensino Secundário (8 escolas) irá aderir a esta iniciativa nos próximos 8 anos (início em 2018), a um ritmo de uma escola por ano. Admitiu-se que os custos de montagem e concretização do(s) circuito(s) de Bikebus em cada escola serão, em média, de 5 mil €, no 1.º ano de implementação, e de 1.700 €, nos anos seguintes. Estes valores, para além dos elementos anteriormente referidos, comportam algum investimento no reforço das infraestruturas de apoio (e.g., parqueamentos de bicicletas, criação de cacifos, etc.).
- **Iniciativas de divulgação e sensibilização:** À semelhança do modo pedonal, estimou-se um orçamento médio anual de 10 mil €.
- **Parqueamento de bicicletas e outros equipamentos:** A estimativa dos encargos com a rede de parqueamentos de bicicletas teve em consideração a distribuição dos parqueamentos pelos principais polos geradores presentes no concelho apresentada na Tabela 62. No total, estima-se ser necessário considerar a instalação de infraestruturas de parqueamento de bicicletas, no mínimo, em cerca de 96 polos, num total de 700 suportes de parqueamento (os quais permitem 2 bicicletas por suporte), tendo-se assumido um custo unitário de 300 € por suporte (tipo "SHEFFIELD", ou equivalente). Admitiu-se que o esforço de consolidação da rede de parqueamento das bicicletas deve acontecer essencialmente no período entre 2018 e 2021 (cerca de 90% dos parqueamentos propostos). Adicionalmente, assumiu-se que, anualmente, o custo de manutenção das infraestruturas de parqueamento será de 5% do valor global do investimento.

Tabela 62 - Parqueamentos de bicicletas considerados em cada um dos equipamentos / polos geradores

Tipo de equipamento / polo gerador	Nº de suportes (2 bicicletas) por polo	N.º de Polos	Total de suportes (2 bicicletas)
Interfaces	15	11	165
Estação ferroviária	5	1	5
Escola Profissional	10	2	20
Ensino Superior	15	1	15
EB23 / Secundárias	10	10	100
Hospital	5	3	15
Centro de Saúde	5	8	40
Centro Comercial	10	1	10
Mercado	5	2	10
Superfície comercial	5	8	40
Zonas Industriais	5	10	50

Tipo de equipamento / polo gerador	N.º de suportes (2 bicicletas) por polo	N.º de Polos	Total de suportes (2 bicicletas)
Principais núcleos urbanos	10	7	70
Serviços Adm. Pub.	5	4	20
Praias	5	3	15
Eq. desportivos / lazer	5	10	50
Outros	5	15	75
Total		96	700

No que concerne à estimativa de custos com a implementação de outros equipamentos que auxiliem as deslocações em bicicleta, admitiu-se a instalação de 2 módulos de cacifos (nas principais interfaces) e de 4 postos de reparação de bicicletas (um deles com bica de água). À semelhança dos parqueamentos, foi assumido um custo anual de manutenção destas infraestruturas equivalente a 5% do valor global do investimento.

- **Sistema de bicicletas partilhadas:** Assumiu-se que o estudo de planeamento e operacionalização deste sistema rondará os 20 mil €. No que concerne aos custos de investimento, foi estimado o custo de 18 postos de bicicletas (70% dos quais a implementar no período 2017-2021), com 10 bicicletas cada, assumindo-se um custo de 750 € por bicicleta (este valor contempla uma parte associada à implementação dos postos). No entanto, uma vez que há diferentes tipos de sistemas, este valor poderá ser superior em função da sua complexidade e/ou nível de sofisticação. Para assegurar o funcionamento da operação da rede de empréstimo de bicicletas admitiu-se que:
 - é necessária uma equipa “mínima” de 2 pessoas, estimando-se um encargo de cerca de 30 mil € por ano (um funcionário para assegurar a gestão do sistema e um funcionário a assegurar a reposição/transferência de bicicletas nos vários postos), ainda que seja de admitir que, na prática, estes funcionários possam desempenhar outras funções e, por isso, o custo possa ser inferior ao aqui considerado;
 - os custos anuais de manutenção das bicicletas correspondem a 25% do custo de investimento².

² A experiência tem demonstrado que a manutenção destes sistemas de empréstimo é bastante cara, existindo lugar à substituição frequente das bicicletas.

- **Fomentar o transporte de bicicletas nos TPC:** Esta medida não foi orçamentada, uma vez que se admitiu que estes encargos serão suportados pelo operador de transportes.

Tabela 63 - Estimativa dos custos - Plano de Rede Ciclável

Cap.	Descrição das propostas	2017-2021			2022-2026			Total		
		Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
4	Plano de Ação Ciclável	122.800	2.108.400	239.600	92.000	2.250.500	735.000	214.800	4.358.900	974.600
4.1	Desenvolver a rede ciclável	90.000	1.806.000	88.400	60.000	2.184.000	293.200	150.000	3.990.000	381.600
4.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	0	0	n.o.	0	0	n.o.	0	0	n.o.
4.3	Implementar iniciativas de Bikebus	12.800	0	17.400	32.000	0	39.000	44.800	0	56.400
4.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	0	0	40.000	0	0	50.000	0	0	90.000
4.4	Implementar estacionamento de bicicletas e outros equipamentos	0	204.900	16.400	0	29.000	53.500	0	233.900	69.900
4.5	Implementar um sistema de bicicletas partilhadas	20.000	97.500	77.400	0	37.500	299.300	20.000	135.000	376.700
4.5	Fomentar o transporte de bicicletas nos TPC	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.

2.6.3. Plano de Transportes Públicos

No presente capítulo apresenta-se o resumo do orçamento associado à concretização das propostas tendentes a melhorar os transportes públicos.

Note-se que, para grande parte das propostas incluídas neste plano de ação, não foram apresentadas estimativas de custos de investimento e operação, uma vez que, nalguns casos, tal implica a necessidade de contributos de diferentes intervenientes (e.g., os operadores de transportes, etc.), e, noutros, as propostas terão ainda que ser detalhadas em estudos específicos (e.g., reestruturação da oferta de TP existente) e/ou são da responsabilidade de outras entidades (e.g., AML, operadores de transportes).

Na estimativa de encargos apresentada na Tabela 64 foram assumidos os seguintes pressupostos:

- **Reestruturação da oferta de TP:** As medidas a desenvolver no âmbito destas propostas deverão ser aferidas no âmbito de estudos próprios, assumindo-se que o custo destes ronde os 30 mil € cada (estudo da oferta de TP urbano e estudo da oferta de TP intraconcelhia e interconcelhia).
- **Implementação de uma rede de interfaces estruturante:** Admitiu-se que os estudos necessários para a implementação desta medida rondem os 275 mil € para as interfaces estruturantes (75 mil € para a Interface da Praça do Brasil e 200 mil € para a Interface do Sado) e 15 mil € para cada interface secundária. Para as interfaces locais não foi orçamentado nenhum custo para a realização de estudos, admitindo-se que a sua execução possa ser realizada por técnicos da autarquia. No que concerne aos custos de investimento, foi considerado um valor de 3 milhões € para a interface da Praça do Brasil, 14 mil € para cada interface secundária e 7 mil € para cada interface local. Não foram estimados os custos de operação das interfaces, nem os custos de investimento da interface do Sado (dependentes do que vier a ser estudado em sede própria).
- **Programa de intervenção nas paragens e interfaces:** Admitiu-se que os encargos com os estudos necessários para levantar e desenvolver soluções para os constrangimentos diagnosticados rondem os 30 mil € (20 mil € para as paragens dos aglomerados principais e 10 mil € para as restantes). Como custos de investimento, assumiram-se 4 mil € por paragem e um ritmo de intervenção de 10 paragens por ano. Foi ainda assumido um custo anual de manutenção destas infraestruturas equivalente a 10% do valor global do investimento.
- **Estudo de introdução de transportes flexíveis e implementação de projeto-piloto:** Foi estimado um custo de cerca de 30 mil € para a realização do estudo da definição e análise da viabilidade dos circuitos de transporte a pedido. No que concerne aos custos de investimento associados à implementação do projeto-piloto, admitiu-se um valor de 50 mil €, o qual cobre a criação de uma plataforma de gestão da oferta.
- **Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis:** Admitiu-se um custo de investimento de cerca de 3.600 € por paragem de táxi (o qual inclui a colocação de abrigo) e a intervenção em 5 paragens de táxis em 2018 e 5 paragens em 2019. Foi ainda assumido um custo anual de manutenção destas infraestruturas equivalente a 10% do valor global do investimento.
- **Criação de uma imagem de marca para os TU de Setúbal e para o serviço de TC às praias:** Estima-se que a realização do estudo para a criação das imagens de marca destes serviços ronde os 15 mil €, incluindo a criação de mapas de rede.

- **Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces:** Como custos de investimento, assumiram-se 200 € por paragem e um ritmo de intervenção de 10 paragens por ano. Foi ainda assumido um custo anual de manutenção equivalente a 30% do valor global do investimento (o qual cobre os encargos relativos à atualização e substituição da informação).
- **Revisão do tarifário:** Foi apenas orçamentada a realização de um estudo para a revisão do tarifário do TP urbano (15 mil €), uma vez que a revisão do tarifário do TP concelhio e interconcelhio deverá ser assumida pela AML.

Tabela 64 - Estimativa dos custos - Plano de Transportes Públicos

Cap.	Descrição das propostas	2017-2021			2022-2026			Total		
		Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
5	Plano de Transportes Públicos	245.000	3.334.000	36.600	210.000	210.000	156.000	440.000	464.000	192.600
5.1	Reestruturar a oferta de TC urbano	30.000	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	30.000	n.o.	n.o.
5.2	Reestruturar a oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	30.000	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	30.000	n.o.	n.o.
5.3	Implementar uma rede de interfaces estruturantes	105.000	3.080.000	n.o.	200.000	n.o.	n.o.	305.000	n.o.	n.o.
5.4	Substituição ou adaptação gradual da frota de TP	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
5.4	Programa de intervenção nas paragens e interfaces	20.000	160.000	24.000	10.000	200.000	120.000	30.000	360.000	144.000
5.4	Disponibilização de informação acessível sobre a oferta de TP	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
5.5	Estudo de introdução de transportes flexíveis e implementação de projeto-piloto	30.000	50.000	n.o.	0	0	0	30.000	50.000	n.o.
5.5	Introduzir transportes flexíveis	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
5.6	Aumentar o contingente de táxis	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
5.6	Introduzir táxis adaptados	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
5.6	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis	0	36.000	9.000	0	0	18.000	0	36.000	27.000
5.7	Criar uma imagem de marca para os TU de Setúbal e para o serviço de TC às praias	15.000	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	15.000	n.o.	n.o.
5.7	Programa de disponibilização da informação estática nas	0	8.000	3.600	0	10.000	18.000	0	18.000	21.600
5.7	Densificar os postos de informação e de venda de títulos de transporte	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
5.7	Introduzir sistemas de informação em tempo real	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
5.7	Promover a atualização e divulgação do <i>Transporlis</i>	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
5.8	Promover a revisão do tarifário	15.000	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
5.9	Desenvolver uma bilhética integrada	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.

2.6.4. Plano de Transporte Individual

A maioria das propostas desenvolvidas no âmbito do Plano de Transporte Individual não foi orçamentada, uma vez que a estimativa dos seus encargos depende da realização de estudos mais detalhados e/ou porque correspondem a ações que podem apresentar variações significativas nos custos consoante o tipo de intervenção proposta (e.g. adequação das características físicas das vias à sua importância funcional).

Foram assim apenas estimados os encargos resultantes da realização das seguintes medidas:

- Plano Municipal de Sinalética - admitiu-se que a realização deste estudo ronde os 40 mil €;
- Plano Municipal de Segurança Rodoviária - assumiu-se um encargo de 25 mil € para a elaboração deste plano;
- Realização de campanha de sensibilização - admitiu-se um orçamento médio anual de 10 mil € para a implementação destas campanhas.

Tabela 65 - Estimativa dos custos - Plano de Transporte Individual

Cap.	Descrição das propostas	2017-2021			2022-2026			Total		
		Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
6	Plano de Transporte Individual	65.000	-	40.000	-	-	50.000	65.000	-	90.000
6.1	Construir infraestruturas rodoviárias estruturantes	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.1	Salvaguardar o corredor da Via Intermunicipal Sesimbra/ Palmela/ Setúbal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.1	Contemplar na revisão do PDM a hierarquia viária e os princípios de gestão propostos para cada nível hierárquico	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.1	Adequar as características físicas das vias à sua importância funcional	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.2	Reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.3	Elaborar e implementar um Plano Municipal de Sinalética	40.000	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	40.000	n.o.	n.o.
6.3	Intervir nos ciclos semafóricos de alguns equipamentos em espaço urbano	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.4	Assegurar a manutenção da rede rodoviária municipal e conter a sua expansão	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.5	Promover a resolução pontual de alguns constrangimentos rodoviários	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.6	Construir um SIG com informação sobre a sinistralidade no concelho	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.6	Realizar e implementar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária	25.000	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	25.000	n.o.	n.o.
6.6	Implementar medidas de acalmia de tráfego	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.6	Realizar campanhas de sensibilização	0	0	40.000	0	0	50.000	0	0	90.000
6.7	Renovar a frota dos serviços municipais	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.7	Monitorizar a necessidade de alargamento (e manutenção) da Rede Pública de Carregamento de veículos elétricos	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.7	Instalar Postos de Carregamento Rápido	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
6.7	Reservar estacionamento para veículos elétricos	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.

2.6.5. Plano de Estacionamento

À semelhança do Plano de Transporte Individual, também as propostas desenvolvidas no âmbito do Plano de Estacionamento não foram orçamentadas, uma vez que dependem da realização de estudos que permitam detalhar as medidas apresentadas no PMSTS (e.g., n.º de lugares criados, sinalização a implementar, n.º de parquímetros necessários, ...).

Assumiu-se que a maioria destes estudos poderá ser realizada internamente pela autarquia (e.g., formalizar a oferta de estacionamento nos eixos principais), tendo sido assim apenas estimado o custo relativo à realização do estudo para o **alargamento das zonas de estacionamento tarifado**, o qual se admitiu que ronde os 25 mil € (a desenvolver em 2018).

2.6.6. Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana

Também a maioria das propostas desenvolvidas no âmbito do Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana terá que ser orçamentada em sede de projetos mais detalhados, tendo sido apenas estimado o custo relativo à elaboração de um estudo para a implementação do sistema de gestão das operações de logística urbana na cidade (o qual se estima em cerca de 20 mil €).

Tabela 66 - Estimativa dos custos - Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana

Cap.	Descrição das propostas	2017-2021			2022-2026			Total		
		Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
8	Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	-	-	-	20.000	-	-	20.000	-	-
8.1	Garantir boa acessibilidade rodoviária às ZI	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
8.2	Criar um parque de estacionamento de pesados	0	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
8.2	Implementar sinalização informativa e de encaminhamento	[cap. 6.3]	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
8.3	Rever o regulamento das operações de carga e descarga	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.3	Formar um grupo de agentes fiscalizadores	0	0	n.o.	0	0	n.o.	0	0	n.o.
8.3	Dimensionar e identificar corretamente os lugares de cargas e descargas	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.
8.4	Implementar um sistema de gestão das operações de logística urbana na cidade	0	0	0	20.000	n.o.	n.o.	20.000	n.o.	n.o.

2.6.7. Plano de promoção da integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo

A generalidade das propostas para “promover uma maior integração entre o sistema de transportes e usos do solo” não implica o consumo de recursos financeiros, uma vez que envolve, somente, alterações na forma como o ordenamento e o planeamento dos usos do solo são realizados.

Constituem exceção:

- A “garantia de serviço de TP aos principais equipamentos e polos geradores” - medida que pode ser promovida ao nível dos Planos de Mobilidade para as Empresas e Polos (vide Tabela 67, cap. 10.1) e/ou da “reestruturação da oferta de TP (Tabela 64, cap. 5.2), não tendo, por isso, sido considerada neste capítulo; e

- A “implementação de projetos de requalificação urbana que promovam os modos suaves” - medida que depende da realização de projetos específicos para ser orçamentada, não tendo assim sido estimados custos para a sua implementação.

2.6.8. Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade

Na Tabela 67 apresenta-se a estimativa dos custos associados à implementação das propostas de gestão da mobilidade. Para estimar estes custos assumiram-se os seguintes pressupostos:

- **Planos de Mobilidade de Empresas e Polos:** Durante o período de vigência do PMSTS assume-se ser possível desenvolver este tipo de planos nos 9 polos geradores propostos. A elaboração de um plano com estas características envolve custos que podem ser muito diferenciados, mas, em média, assumiu-se que cada um pode ser desenvolvido por cerca de 30 mil €.
- **Planos de Mobilidade Escolares:** Admitiu-se que durante o período de 10 anos que define a implementação do PMSTS será possível implementar um plano em 18 estabelecimentos escolares do concelho de Setúbal (ritmo de implementação de 2 planos por ano, com início em 2018). Assumiu-se um custo médio de implementação de um plano de 6 mil € (3 mil € para estudos e 3 mil € para encargos operacionais) no primeiro ano e admitiu-se que, anualmente, os custos de atualização dos planos dos anos anteriores correspondem a 30% dos custos iniciais. Foi ainda orçamentada a realização de 2 workshops de divulgação com um custo de mil euros cada.
- **Quiosque da Mobilidade:** Uma vez que se propõe que o Quiosque da Mobilidade seja integrado em serviços já existentes (e.g. Centro de Promoção Turística da Casa da Baía) foi assumido um custo de investimento de apenas 15 mil €, o qual deverá contemplar a aquisição de alguns equipamentos necessários (e.g., computador, equipamentos multimédia) e de material de divulgação (e.g., mapas de rede de TP, percursos pedonais e cicláveis estruturantes, rede de estacionamento de bicicletas e postos de empréstimo das bicicletas partilhadas). Como custos de operação, assumiu-se a afetação para esta função de uma pessoa em permanência (cerca de 14.200 €), ainda que seja de admitir que, na prática, este funcionário irá desempenhar outras funções e, por isso, o custo possa ser inferior ao aqui considerado. Foram ainda estimados outros custos de funcionamento, correspondentes a cerca de 30% do valor dos encargos com os recursos humanos.

- **Pacto da Mobilidade:** O desenvolvimento de um Pacto de Mobilidade não implica o envolvimento de recursos materiais significativos, verificando-se que, de um modo geral, os dois recursos mais importantes são a vontade política e o tempo necessário à construção dos Pactos de Mobilidade. Assumiram-se custos anuais de funcionamento de cerca de 4.500 € nos anos de arranque (2018 e 2019) e de 3.000 € nos anos seguintes.
- **Soluções de *carpooling*:** Em Portugal já existem plataformas comerciais que disponibilizam serviços de *carpooling* para empresas e entidades, com serviços e preços adaptáveis à sua escala, sendo uma das mais conhecidas a Boleias.net. Nesta plataforma os serviços são gratuitos para empresas até 50 trabalhadores, apresentando custos mensais de 50 € ou 250 €, consoante tenham, respetivamente, entre 50 e os 250 colaboradores ou mais de 250 colaboradores. Assumindo, a adesão da CMS a este serviço, o custo anual será assim de cerca de 3 mil € (início em 2018).

Tabela 67 - Estimativa dos custos - Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade

Cap.	Descrição das propostas	2017-2021			2022-2026			Total		
		Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
10	Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	183.600	15.000	119.200	198.000	-	213.000	381.600	15.000	332.200
10.1	Desenvolver Planos de Mobilidade de Empresas e Polos	150.000	n.o.	n.o.	120.000	n.o.	n.o.	270.000	n.o.	n.o.
10.2	Desenvolver Planos de Mobilidade Escolares	33.600	n.o.	37.000	78.000	n.o.	91.000	111.600	n.o.	128.000
10.3	Criar Quiosque de Mobilidade	0	15.000	55.200	0	0	92.000	0	15.000	147.200
10.4	Envolver os principais atores - Pacto da Mobilidade	0	0	15.000	0	0	15.000	0	0	30.000
10.5	Desenvolver soluções de Carpooling	0	0	12.000	0	0	15.000	0	0	27.000

2.6.9. Plano de ações de sensibilização e informação

No presente capítulo sistematiza-se o orçamento para a concretização das propostas de sensibilização e informação, sendo possível verificar que uma parte significativa destas propostas está enquadrada noutros planos de ação (nomeadamente nas propostas desenvolvidas nos capítulos 3.3, 4.3 e 6.6 do relatório da Fase 3 do PMSTS), não se encontrando, por isso, orçamentada neste ponto.

Para estimar os custos apresentados na Tabela 68 assumiram-se os seguintes pressupostos:

- **Implementação de sinalética de orientação das deslocações pedonais e cicláveis:** Admitiu-se que a realização dos estudos necessários para detalhar a implementação desta proposta ronde os 20 mil €. Apenas após a realização destes estudos será possível estimar os custos de investimento e operação associados a esta medida.
- **Divulgar os custos associados às diversas opções modais:** Admitiu-se um orçamento médio anual de 5 mil € para a operacionalização desta medida (com início em 2018).
- **Desenvolver campanhas de promoção da oferta de transporte coletivo:** Foi estimado um orçamento médio anual de 10 mil € para a operacionalização desta medida (com início em 2018).

Tabela 68 - Estimativa dos custos - Plano de ações de sensibilização e informação

Cap.	Descrição das propostas	2017-2021			2022-2026			Total		
		Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
11	Plano de ações de sensibilização e informação	20.000	-	60.000	0	-	75.000	20.000	-	135.000
11.1	Desenvolver ações de divulgação e sensibilização que promovam os modos suaves	0	0	[cap. 3.3 e 4.3]	0	0	[cap. 3.3 e 4.3]	0	[cap. 3.3 e 4.3]	[cap. 3.3 e 4.3]
11.1	Implementar sinalética de orientação das deslocações pedonais e cicláveis	20.000	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	20.000	n.o.	n.o.
11.2	Divulgar os custos associados às diversas opções modais	0	0	20.000	0	0	25.000	0	0	45.000
11.3	Desenvolver campanhas de sensibilização de segurança rodoviária	0	0	[cap. 6.6]	0	0	[cap. 6.6]	0	0	[cap. 6.6]
11.4	Desenvolver campanhas de promoção da oferta de transporte coletivo	0	0	40.000	0	0	50.000	0	0	90.000

2.6.10. Plano de promoção de uma estratégia diversificada de gestão da mobilidade de acesso às praias

No presente capítulo apresenta-se a orçamentação das propostas incluídas no Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias.

Nos pontos abaixo explicitam-se os pressupostos utilizados para estimar os custos apresentados na Tabela 69:

- **Transporte fluvial:** Admitiu-se que o desenvolvimento dos estudos preliminares para avaliar a viabilidade técnica da operação de ligações fluviais de cariz sazonal entre Setúbal e as praias da Arrábida comporte um custo de 25 mil €.
- **Acessos em modos suaves:** A estimativa de custos apresentada contempla apenas a realização de um estudo para a implementação de uma solução de ligação pedonal entre o extremo poente do Parque Urbano de Albarquel e a Praia de Albarquel, o qual se admite rondar os 30 mil €. Os custos relacionados com a introdução de parqueamentos de bicicletas nas praias encontram-se orçamentados na Tabela 63, na linha relativa ao cap. 4.4.
- **Estacionamento ilegal:** Os encargos de operação apresentados contemplam a realização de ações de sensibilização com um orçamento anual de 5 mil € (com início em 2017).
- **Sistema de gestão dinâmica do acesso às praias:** Admitiu-se que o estudo necessário para implementar esta proposta terá um custo de cerca de 25 mil € (contemplando também o desenvolvimento da aplicação móvel proposta). Os custos de investimento apresentados contemplam a instalação de 8 painéis de informação dinâmica (a implementar em 2018 e 2019), admitindo-se um custo por painel de 8.400 €. Foi ainda assumido um custo anual de manutenção destas infraestruturas equivalente a 10% do valor global do investimento.

Tabela 69 - Estimativa dos custos - Plano de promoção de uma estratégia diversificada de gestão da mobilidade de acesso às praias

Cap.	Descrição das propostas	2017-2021			2022-2026			Total		
		Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
12	Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	80.000	67.200	41.800	0	-	58.600	80.000	67.200	100.400
12.1	Implementar um serviço de transporte público	[cap. 5.2.]	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
12.1	Estudar a viabilidade de implementar um transporte fluvial	25.000	0	0	0	0	0	25.000	0	0
12.2	Melhorar os acessos em modos suaves	30.000	[cap. 4.4.]	[cap. 4.4.]	0	[cap. 4.4.]	[cap. 4.4.]	30.000	[cap. 4.4.]	[cap. 4.4.]
12.3	Criar parques de estacionamento de rebatimento	n.o.	n.o.	n.o.	0	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.	n.o.
12.4	Limitar o acesso em transporte individual	0	0	n.o.	0	0	n.o.	0	0	n.o.
12.4	Impedir o estacionamento ilegal	0	0	25.000	0	0	25.000	0	0	50.000
12.5	Implementar um sistema de gestão dinâmica do acesso às praias	25.000	67.200	16.800	0	0	33.600	25.000	67.200	50.400

2.6.11. Síntese

A Tabela 70 apresenta a síntese dos custos de realização de estudos/projetos, de investimento e de operação das propostas do PMSTS, para os dois períodos em análise (2017-2021 e 2022-2026), e tendo em consideração as propostas contidas em cada uma das principais áreas temáticas do plano.

Como se pode verificar, os custos relativos à realização de estudos/projetos e os custos de investimento são mais elevados no período 2017-2021 do que no período seguinte, enquanto, conforme seria de esperar, os encargos de operação/funcionamento são superiores no período 2022-2026.

Importa notar que os valores apresentados não correspondem à totalidade dos encargos associados à implementação do plano, uma vez que, conforme referido nos pontos anteriores, existem diversas propostas para as quais não foi possível estimar os custos previstos para a sua implementação, estimando-se que os custos, sobretudo de investimento, sejam substancialmente superiores aos aqui orçamentados.

Tabela 70 - Estimativa dos custos por área de intervenção do PMSTS

Área de intervenção	2017-2021			2022-2026			Total		
	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)	Estudos e projetos (€)	Investimento (€)	Operação / funcion. (€)
Plano de Ação Pedonal	130.700	1.200.000	106.300	136.700	1.440.000	275.900	267.400	2.640.000	382.200
Plano de Ação Ciclável	122.800	2.108.400	239.600	92.000	2.250.500	735.000	214.800	4.358.900	974.600
Plano de Transportes Públicos	245.000	3.334.000	36.600	210.000	210.000	156.000	440.000	464.000	192.600
Plano de Transporte Individual	65.000	-	40.000	-	-	50.000	65.000	-	90.000
Plano de Estacionamento	25.000	-	-	-	-	-	25.000	-	-
Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana	0	-	-	20.000	-	-	20.000	-	-
Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade	183.600	15.000	119.200	198.000	-	213.000	381.600	15.000	332.200
Plano de ações de sensibilização e informação	20.000	-	60.000	0	-	75.000	20.000	-	135.000
Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias	80.000	67.200	41.800	0	-	58.600	80.000	67.200	100.400
Total	872.100	6.724.600	643.500	656.700	3.900.500	1.563.500	1.513.800	7.545.100	2.207.000

3. Fontes de financiamento

A estratégia de intervenção do PMSTS é ambiciosa no que se refere ao número e diversidade das propostas enunciadas, mas também relativamente ao investimento necessário para a realização das propostas consideradas.

Sabe-se que o financiamento constitui sempre um ponto crítico no desenvolvimento dos planos, nomeadamente num contexto em que os recursos económicos são escassos e são solicitados por muitos projetos em simultâneo. Neste sentido, é importante que, em articulação com a calendarização do programa de ação, seja efetuado um levantamento das diversas linhas e fontes de financiamento existentes. Note-se que estas nem sempre são equacionadas e ponderadas, pois muitas vezes encontram-se “encapotadas” em programas que não são logo identificados como contendo ações ligadas à mobilidade urbana ou, noutras situações, porque não existe uma forte “tradição” de envolvimento como, por exemplo, os projetos financiados pela Comissão Europeia ao abrigo das iniciativas CIVITAS ou os programas LIFE. Por outro lado, e no âmbito nacional, é oportuno avaliar a possibilidade de concorrer aos fundos de financiamento associados aos grandes Planos de Ação em curso (e.g., eficiência energética).

Assim, e de forma a garantir que são aproveitadas e maximizadas as oportunidades disponíveis, apresenta-se uma análise às principais fontes de financiamento que poderão ser usadas para apoiar a concretização das ações propostas no plano temporal estimado.

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

- Programa Lisboa 2020;
- Programas temáticos do Portugal 2020;
- Programas nacionais;
- Fundos e programas europeus.

3.1. Lisboa 2020 (Programa Operacional Lisboa 2020)



O Lisboa 2020 é o instrumento financeiro de apoio ao desenvolvimento da Região de Lisboa (no período 2014-2020), a qual é constituída por duas NUTSIII - Grande Lisboa e Península de Setúbal, onde se insere o concelho de Setúbal.

Este programa dispõe de um montante global de FEDER e FSE de 833,3 mil milhões de euros.

O Lisboa 2020 encontra-se estruturado em 9 Eixos Prioritários (mobilizando 25 prioridades de investimento), destacando-se, pela sua relevância para o possível financiamento de algumas propostas do PMSTS, o **Eixo Prioritário 8 - Desenvolvimento urbano sustentável**, o qual integra as seguintes prioridades de investimento:

- PI 4.5: Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente, as zonas urbanas, incluindo a promoção de mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;
- PI 6.5: Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído;
- PI 9.8: Apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais.

No âmbito deste eixo prioritário (para o qual estão reservados, pelo FEDER, 74 mil milhões de euros), são apoiadas as seguintes ações relevantes para o PMSTS (integradas na **PI 4.5**):

- Planos de mobilidade urbana sustentável, municipais ou intermunicipais, de acordo com as orientações elaboradas pelo IMT para a elaboração desses planos, que considerem os padrões dos movimentos pendulares e enquadrem as intervenções a apoiar;
- Investimentos nos modos suaves (bicicleta e pedonal): ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal);
- Melhoria da rede de interfaces com a rede de transportes públicos coletivos (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua

organização funcional e a sua inserção urbana no território, tendo em vista o reforço da utilização do transporte público coletivo e dos respetivos modos suaves;

- Reforço da integração multimodal para os transportes públicos através de soluções de bilhética integrada;
- Estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos “em sítio próprio”;
- Apoio na adoção de sistemas de informação aos utilizadores de transportes públicos coletivos de passageiros em tempo real;
- Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;
- Ações que reduzam as emissões de GEE em zonas de elevadas concentrações (e.g., criação de áreas para a circulação seletiva de veículos, criação de “Zonas 30”, criação de Zonas de Emissões Reduzidas).

3.2. Programas temáticos do Portugal 2020



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

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

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

3.2.1. Programa Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020)



O COMPETE 2020, integrado no Portugal 2020, visa reforçar a competitividade da economia portuguesa e a sua presença no mercado internacional, através do financiamento de projetos que contribuam para a criação de emprego e a retoma económica do país, colocando-a em convergência com as maiores economias europeias.

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

Este Programa encontra-se estruturado em 6 eixos prioritários, tendo por base os objetivos temáticos definidos no Portugal 2020:

- Eixo I - Reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico e da inovação (OT1);
- Eixo II - Reforço da competitividade das PME incluindo a redução de custos públicos de contexto (OT3 e OT2);
- Eixo III - Promoção da sustentabilidade e da qualidade do emprego e apoio à mobilidade dos trabalhadores (OT8);
- Eixo IV - Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas (OT7);
- Eixo V - Reforço da capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e da eficiência da administração pública (OT11);
- Eixo VI - Assistência Técnica.

Algumas das ações contidas no PMSTS poderão eventualmente ser enquadradas no âmbito do Eixo IV. Este eixo está enquadrado no OT7 - “Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais infraestruturas das redes”, com enfoque na PI 7.3. “Desenvolvimento e melhoria de sistemas de transportes ecológicos e de baixo teor de carbono, incluindo as vias navegáveis

interiores e o transporte marítimo, os portos e as ligações multimodais”, podendo ser usado para financiar ações de melhoria do sistema rodoviário.

3.2.2. Programa Operacional Capital Humano (PO CH)



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

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

Embora este programa não contemple nenhum eixo estratégico que esteja diretamente relacionado com a área dos transportes, poderão existir oportunidades de financiamento no âmbito da formação nas escolas (iniciativas de divulgação e sensibilização que promovam as deslocações em modos suaves e a segurança rodoviária, *pedibus* e *bikebus*), nomeadamente, no **Eixo 4 do PO CH**, o qual contempla “Ações de inovação social para experimentação e teste de novas respostas na área educativa”. Estas ações são dirigidas a alunos do ensino básico e secundário e respetivas famílias e agentes do sistema educativo.

3.2.3. Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (PO SEUR)



O Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (PO SEUR) pretende contribuir para a prioridade do crescimento sustentável, respondendo aos desafios de transição para uma economia de

baixo carbono, assente numa utilização mais eficiente de recursos e na promoção de maior resiliência face aos riscos climáticos e às catástrofes.

Encontra-se ancorado em três eixos de intervenção (os quais se desdobram em prioridades de investimento e objetivos específicos), designadamente:

- Eixo I - Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os sectores;
- Eixo II - Promover a adaptação às alterações climáticas e a prevenção e gestão de riscos;
- Eixo III - Proteger o ambiente e promover a eficiência dos recursos.

O PMSTS, incidindo diretamente sobre as questões associadas à temática da mobilidade e dos transportes, enquadra-se no Eixo I do PO SEUR, o qual se estrutura em 5 objetivos, sendo de destacar, o objetivo da Mobilidade Sustentável³ e a prioridade de investimento (PI) 4.5: “A promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente, as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação”.

No âmbito da PI 4.5, o PO SEUR apresenta dois objetivos específicos - respetivamente: i) apoio à implementação de medidas de eficiência energética e à racionalização dos consumos nos transportes, ii) apoio à promoção da utilização de transportes ecológicos e da mobilidade sustentável -, contemplando a seguinte tipologia de ações:

- Conversão de frotas de transportes coletivos de passageiros (rodoviário e fluvial) - gás natural;
- Mobilidade elétrica;
- Desenvolvimento de Planos de mobilidade;
- Ações e promoção da transferência modal de passageiros;
- Intervenções no âmbito da mobilidade a hidrogénio;
- Intervenções no âmbito da mobilidade suave;

³ Este objetivo dispõe de uma dotação financeira de 102 M€, tendo como metas para 2023 uma poupança de 1,4% de energia primária nas frotas de transportes públicos e um número total de 33.663 veículos para a frota de veículos elétricos a nível nacional.

- Intervenções no âmbito da utilização de energia, produzida a partir de fontes renováveis, nos transportes.

3.3. Programas nacionais

3.3.1. Fundo de Eficiência Energética (FEE)



Este instrumento de financiamento (criado pelo Decreto-lei n.º 50/2010, de 20 de maio) visa financiar o conjunto de medidas contempladas no Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética, entretanto revisto através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril (Estratégia para a Eficiência Energética - PNAEE 2016).

O apoio ao desenvolvimento de projetos é atribuído mediante apresentação de candidaturas na sequência de lançamento de avisos em domínios específicos. Na área específica dos transportes, a Estratégia para a Eficiência Energética - PNAEE 2016 contempla três programas, onde se enquadram algumas propostas do PMSTS:

- Eco Carro, que agrega as medidas direcionadas para a melhoria da eficiência energética nos veículos (inclui: tributação verde - revisão do regime de tributação de veículos particulares; pneu verde - pneus eficientes e pressão certa; e promoção da aquisição de veículos elétricos);
- Mobilidade Urbana, que abrange as medidas relacionadas com a necessidade de incentivar a utilização de TC e dos modos suaves de transporte em detrimento do TI motorizado, com um enfoque particular nas zonas urbanas (inclui: promoção da mobilidade sustentável e da adoção de boas práticas; utilização de transportes e soluções de mobilidade energeticamente mais eficientes, nomeadamente através do apoio à introdução de minibus e serviços de transporte flexível, centrais de gestão de frotas e atribuição automática de serviços de táxi e utilização de bicicletas e modos de transportes suaves);
- Sistema de Eficiência Energética nos Transportes, que integra medidas que visam dinamizar a utilização das redes ferroviárias de passageiros, bem como a gestão energética das frotas de transportes (inclui: oferta de transporte ferroviário de passageiros; regulamento de gestão de consumos de energia nos transportes; apoio à instalação de equipamentos de enchimento de pneus a nitrogénio; e sistemas de gestão de frotas e promoção da eco condução).

3.3.2. Linha de Apoio ao Turismo Acessível

O Turismo de Portugal tem aberta uma linha de financiamento para projetos de apoio à adaptação de espaços públicos, recursos e serviços de interesse turístico a pessoas com necessidades especiais, com vista a garantir um acolhimento inclusivo a todos os turistas.

São suscetíveis de apoio financeiro os projetos que tenham em vista disponibilizar em espaços públicos com interesse para o turismo, em património visitado por turistas, incluindo museus e monumentos, bem como nos empreendimentos turísticos, estabelecimentos de restauração e bebidas, atividades e empreendimentos de animação turística, agências de viagens e outras atividades turísticas, os acessos e percursos de circulação, as condições de atendimento, os equipamentos e suportes informativos, adequados às exigências de turistas com necessidades especiais.

Esta linha de apoio tem uma dotação orçamental de 5 milhões de euros, podendo os municípios e outras entidades públicas, candidatar projetos até 200.000 € (excecionalmente o limite pode ser excedido em razão da especial relevância dos projetos), sendo o financiamento não reembolsável. As entidades privadas do sector do turismo poderão igualmente candidatar projetos até 200.000 €, não reembolsáveis se o projeto for concluído até final de 2017. Caso seja concluído após esta data, todo o financiamento será reembolsado.

Nesta linha de apoio ao financiamento poderão candidatar-se projetos do PMSTS enquadrados no Plano de Ação Pedonal.

3.4. Fundos e programas europeus

3.4.1. Programa CIVITAS



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

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

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

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

3.4.2. Programa LIFE



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

Dispondo de uma dotação financeira de 3,4 mil milhões de Euros para o seu período de vigência (2014-2020), contempla dois subprogramas: “Subprograma relativo ao ambiente” e “Subprograma relativo à ação climática”.

No âmbito do subprograma “Ação Climática”, onde se poderão enquadrar algumas das ações no âmbito do PMSTS, foram definidas 3 prioridades estratégicas: i) Mitigação das alterações climáticas; ii) Adaptação às alterações climáticas; e, iii) Governança e informação em matéria de clima.

É de salientar que no âmbito da prioridade “Mitigação das alterações climáticas” são financiadas ações que concorram para a concretização dos seguintes objetivos específicos:

- Contribuir para a execução e o desenvolvimento da política e da legislação da União no domínio na mitigação das alterações climáticas, incluindo a sua integração noutros domínios políticos, nomeadamente mediante o desenvolvimento, o ensaio e a demonstração de abordagens de política ou de gestão, boas práticas e soluções destinadas a atenuar as alterações climáticas;

- Reforçar a base de conhecimentos para o desenvolvimento, apreciação, acompanhamento, avaliação e execução de ações e medidas eficazes de mitigação das alterações climáticas e melhorar a capacidade de aplicar esses conhecimentos na prática;
- Facilitar o desenvolvimento e a aplicação de abordagens integradas, nomeadamente no âmbito de estratégias e planos de ação destinados a atenuar as alterações climáticas, a nível local, regional ou nacional;
- Contribuir para o desenvolvimento e a demonstração de tecnologias, sistemas, métodos e instrumentos inovadores de mitigação das alterações climáticas, adequados para serem reproduzidos, transferidos ou integrados.

O Programa LIFE financia ações propostas por entidades públicas e privadas, incluindo os seguintes tipos de projetos: projetos-piloto; projetos de demonstração; projetos de boas práticas; projetos integrados; projetos de assistência técnica; projetos de desenvolvimento de capacidade; projetos preparatórios; projetos de informação, sensibilização e divulgação; quaisquer outros projetos necessários para a consecução dos objetivos gerais do Programa.

3.4.3. Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE)

O Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE), aprovado pelo Parlamento Europeu em junho de 2015, tem como principal objetivo mobilizar 315 mil milhões de euros de investimento público e privado⁴ com o fim de este ser aplicado em projetos de infraestruturas e em pequenas e médias empresas.

Entre outros, o FEIE apoia investimentos estratégicos nos sectores das infraestruturas de transportes, explicitando, no seu regulamento, apoio a todos os projetos que promovam o desenvolvimento de infraestruturas de transportes, equipamentos e tecnologias inovadoras neste sector, em particular projetos de conexão de nós urbanos às infraestruturas da RTE-T⁵.

⁴ O FEIE foi criado em parceria com o BEI (Banco Europeu de Investimento) num total de 21 mil milhões de euros. Por cada euro mobilizado através do fundo, espera-se que sejam gerados 15 euros de investimento total. Assim, de um fundo de 21 mil milhões, o investimento na economia real será de 315 mil milhões de euros.

⁵ A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) abrange, simultaneamente, o transporte rodoviário e combinado, as vias navegáveis e os portos marítimos, bem como a rede ferroviária europeia de alta velocidade

Algumas medidas do PMSTs poderão explorar oportunidades de financiamento decorrentes do FEIE, nomeadamente as propostas relativas à construção das infraestruturas rodoviárias estruturantes e à melhoria da acessibilidade rodoviária às zonas industriais/portuárias.

VERSÃO PRELIMINAR

4. Monitorização

4.1. Enquadramento

A gestão da mobilidade (e a sua compreensão) implica uma atenção continuada sobre a forma como os sistemas evoluem, existindo a necessidade de conhecer os resultados e a pertinência da implementação das propostas estabelecidas nos planos de ação.

Neste contexto, a monitorização destaca-se como “uma ferramenta de acompanhamento, gestão e apoio à decisão” fundamental, que irá, não só, permitir avaliar os progressos e resultados da implementação do PMSTS, como também identificar desvios e corrigir trajetórias.

A monitorização permite, assim, intervir sobre o conteúdo do plano, sem esperar pela avaliação realizada no âmbito de revisão do plano (que desejavelmente deverá ocorrer ao fim de 5 anos), possibilitando o reforço ou a adaptação de ações que não estejam a ser eficazes ou cujos resultados não estejam a ir ao encontro aos objetivos definidos.

Os principais objetivos desta fase do PMSTS, passam, deste modo, por fornecer à CMS ferramentas de:

Acompanhamento	Através do estabelecimento de um conjunto de indicadores que permita: • Medir os progressos da implementação efetiva das ações propostas (Monitorização da execução, principalmente através de indicadores de oferta); • Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas (Monitorização de impactes / resultados, principalmente através de indicadores de procura); • Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano (Monitorização do alcance dos objetivos).
Gestão do PMSTS e apoio à decisão	Através da constituição de um conjunto de indicadores que permita auxiliar a identificação da necessidade de desenvolver medidas de correção. Esta necessidade de adaptar/corrigir as medidas propostas no plano pode decorrer da constatação da sua ineficácia em atingir os objetivos estabelecidos ou do surgimento, ao longo do tempo, de novas questões e preocupações importantes no sistema de mobilidade, as quais não foram contempladas inicialmente nos objetivos do plano. Estas alterações / adaptações podem igualmente resultar das reações da população e/ou dos diferentes atores, da sua alteração de comportamentos e da sua apropriação de novos modelos de deslocações.

Aprendizagem e melhoria na atuação	Através da constituição de um conjunto de procedimentos que permita aprender com a experiência de implementação do plano e melhorar a compreensão do desempenho dos instrumentos utilizados. Tal poderá ser obtido com uma efetiva observação (antes e depois) dos efeitos da estratégia desenvolvida sobre os principais indicadores de resultado e face aos principais objetivos do plano. Isto irá permitir que a estratégia desenvolvida seja realmente avaliada. Adicionalmente, os indicadores selecionados podem permitir comparar o desempenho das medidas implementadas em relação aos resultados obtidos em cidades/concelhos semelhantes.
Comunicação e participação	Através da elaboração de conteúdos que permitam informar a CMS, os diversos parceiros/atores e a população sobre a implementação do PMSTS, assim como recolher opiniões sobre as medidas executadas.

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

O Sistema de Informação Geográfico da CMS poderá ter um papel importante na atualização da informação, auxiliando na compreensão das principais dinâmicas evolutivas em matéria de mobilidade e acessibilidade.

Contudo, será sempre necessário recolher informação junto aos fornecedores oficiais e introduzir mecanismos de aquisição da informação específicos do sistema de monitorização.

4.2. Indicadores de monitorização

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

- ser abrangentes e refletir os vários elementos e dimensões da mobilidade;
- ser facilmente compreensíveis por todos e simples na sua construção, utilizando uma metodologia replicável e não ambígua;
- levar em consideração a disponibilidade de dados existente, o custo de obtenção regular destes dados e a sua capacidade de operacionalização (tendo em consideração os recursos humanos e financeiros disponíveis);

- permitir, tanto quanto possível, a comparação entre diferentes sistemas de mobilidade; e
- mostrar a sua evolução ao longo do tempo, de modo a comprovar a adequação do sistema de mobilidade e das medidas executadas aos objetivos estabelecidos no plano.

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

Neste processo de definição de indicadores selecionaram-se:

- **Indicadores de resultados**, os quais permitem avaliar os impactes das ações e a sua contribuição para o alcance dos objetivos do plano. Nestes, o estabelecimento de metas revela-se muito vantajoso, permitindo aferir se os objetivos são alcançados ou se, pelo contrário, os resultados ficam aquém do esperado. Note-se que, no primeiro caso, a CMS pode optar por estabelecer um objetivo mais ambicioso, com metas mais elevadas. No segundo, em que as ações executadas não estão a contribuir para a prossecução dos objetivos do plano, deverá proceder-se à análise das causas do desvio e definir-se, se necessário, medidas corretivas.
- **Indicadores de execução**, os quais permitem efetuar o controle do que estava previsto fazer e do que realmente se fez, em termos do cronograma estabelecido. Estes indicadores possibilitam a deteção de desvios/atrasos na implementação de algumas ações, a identificação das causas e a agilização da sua solução, assim como desencadear o início de ações que sejam dependentes de propostas já implementadas. Para alguns destes indicadores, uma análise cartográfica será a mais adequada (por exemplo, a representação das vias cicláveis, entretanto construídas, permite, para além da indicação do que já foi executado, obter uma leitura da coerência da rede ciclável).

No processo de monitorização do plano recomenda-se que o formulário de cada indicador inclua:

- a) o objetivo do plano a que reporta;
- b) a sua descrição;
- c) modo de cálculo, variáveis e unidade de medida;
- d) metas ou perspetiva de evolução desejada;
- e) tipo de informação: gráfica (cartografia) e/ou alfanumérica (base de dados);
- f) tipo de indicador (contexto/conhecimento, execução, resultados);
- g) periodicidade de atualização dos dados;

- h) referenciação espacial (e.g. concelho, freguesia, etc.);
- i) fonte (externa / interna, a que entidade ou departamento se deve recorrer) e modo de obtenção da informação (e.g. estatística oficial, recolha simples de dados já existentes, levantamento no terreno, contagem, inquérito, estimativa);
- j) procedimentos de recolha e atualização de dados;
- k) valores de referência (e.g. média nacional, da respetiva NUTS III, etc.);
- l) valores calculados para os vários períodos considerados, devendo um deles ser anterior à implementação do plano.

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

Refira-se ainda que a atualização dos indicadores é fundamental e deve ser analisada caso a caso, uma vez que não existe um ritmo de atualização único. A própria fonte da informação condiciona o ritmo de atualização dos dados de base e, consequentemente, dos resultados dos indicadores. Os custos e o trabalho requerido podem igualmente limitar uma atualização mais frequente. No capítulo seguinte apresenta-se a periodicidade de atualização recomendada para cada indicador, a qual deverá ser ajustada face às dificuldades que venham a ser identificadas no âmbito do processo de monitorização.

Nos pontos seguintes apresentam-se os indicadores selecionados por tipologia, isto é, os indicadores de resultados e de execução.

4.2.1. Indicadores de resultados

O processo de estruturação dos objetivos do PMSTS, apresentado no Relatório da Fase 2, foi acompanhado da reflexão sobre a escolha dos melhores indicadores para avaliar o *status quo*, e em que medida, os resultados atuais podem ser projetados para o ano de referência de 2026. Foi assim definido um conjunto de indicadores de resultados (designados Indicadores Síntese), os quais permitem avaliar a adequação da estratégia face aos objetivos, possibilitando, para questões concretas, avaliar como é que o sistema evolui na resposta.

Para estes indicadores síntese procurou-se calcular o impacto esperado da aplicação das propostas do plano, o qual é traduzido no estabelecimento de metas para 2026. Estas são explicitadas no capítulo 6 do Relatório da Fase 2, recomendando-se a sua consulta.

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

Os indicadores síntese são apresentados na Tabela 71, assim como as metas definidas para cada um deles.

Tabela 71 - Indicadores de Síntese (de resultados) e metas a alcançar

Indicadores		2016		2026	
Alteração da Repartição Modal a favor do TC e modos suaves					
Total de deslocações					
% TI (transporte individual)		59%		49% (-10 pp)	
% TC (transporte coletivo)		6%		12% (+6 pp)	
% a pé		34%		36% (+2 pp)	
% bicicleta		0%		2% (+2 pp)	
Deslocações de curta/média distância (< 4 km)					
% TI		54%		42% (-12 pp)	
% TC		4%		11% (+7 pp)	
% a pé		42%		44%(+2 pp)	
% bicicleta		0%		2% (+2 pp)	
Deslocações casa-escola dos alunos entre os 10 e os 14 anos					
% TI		64%		50% (-14 pp)	
% TC		8%		17% (+9 pp)	
% a pé		25%		27% (+2 pp)	
% bicicleta		0%		4% (+4 pp)	
Aumento Acessibilidade em TC					
População residente nas freguesias mais urbanas ⁶ servida por TC (% da população residente na área de influência dos 400 m da rede TC), com, pelo menos, 6 serviços por hora	PPM 52%	CD 49%	PPM 80%	CD 65%	
População residente nas freguesias menos urbanas ⁷ servida por TC (% da população residente na área de influência dos 400 m da rede TC), com, pelo menos, 2 serviços por hora	PPM 47%	CD 26%	PPM 70%	CD 50%	
População nas freguesias menos urbanas com acesso em TC aos principais equipamentos de saúde (hospital) com tempos de deslocação inferiores a 45 min.	35%		60%		
População nas freguesias menos urbanas com acesso em TC aos equipamentos de ensino superior com tempos de deslocação inferiores a 45 minutos	31%		50%		
Passageiros transportados em TC (por modo)	n.d.		n.d.		
Aumento Acessibilidade em Modos Suaves					
Capitação da rede ciclável estruturante (mobilidade quotidiana e mista) (m / 100	5		85		

⁶ União das Freguesias de Setúbal (antigas freguesias de Santa Maria da Graça, São Julião e de Nossa Senhora da Anunciada) e S. Sebastião

⁷ Azeitão (antigas freguesias de S. Lourenço e S. Simão), Sado e Gâmbia- Pontes-Alto da Guerra

Indicadores	2016	2026
habitantes)		
Melhoria da Segurança Rodoviária		
Nº de vítimas de acidentes ⁸ :		Diminuição continuada
Mortos	1	
Feridos graves	24	
Feridos ligeiros	358	
Nº de atropelamentos ⁹	59	

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

Na Tabela 72 apresentam-se os indicadores de resultados selecionados (síntese (I) e secundários (S)), organizados em função das diferentes áreas de intervenção do PMSTS. Para cada um destes indicadores identifica-se:

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

⁸ O valor de referência é relativo a 2014 (fonte: ANSR)

⁹ O valor de referência é relativo a 2015 (fonte: PORDATA)

Tabela 72- Indicadores de Resultados

Indicadores de Resultados		Unidade de análise	Atualiz.	Tipo de informação produzida	Modo de obtenção	Fonte
Repartição Modal						
I.1	Total de deslocações	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	I, M, R	CM, AML, Operadores de TP
	% TI, %TP, % a pé, % bicicleta					
I.2	Deslocações de curta/média distância (< 4 km)	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	I, M, R	CM, Operadores de TP
	% TI, %TP, % a pé, % bicicleta					
I.3	Deslocações casa-escola dos alunos entre os 10 e os 14 anos	Concelho	5 em 5 anos	Alfanumérica	I, M, R	CM, Operadores de TP
	% TI, %TP, % a pé, % bicicleta					
S.1	Tempo médio das deslocações pendulares em TI e em TC (minutos)	Concelho	10 em 10 anos	Alfanumérica	EO, I	INE, CM
Acessibilidade em TC						
I.4	População residente nas freguesias mais urbanas[1] servida por TP (% da população residente na área de influência dos 400 m da rede TP), com, pelo menos, 6 serviços por hora (PPM e CD)	Freguesia	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S, M	INE, CM, Operadores de TP
I.5	População residente nas freguesias menos urbanas[2] servida por TP (% da população residente na área de influência dos 400 m da rede TP), com, pelo menos, 2 serviços por hora (PPM e CD)	Freguesia	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S, M	INE, CM, Operadores de TP
I.6	População nas freguesias menos urbanas com acesso em TP aos principais equipamentos de saúde (hospital) com tempos de deslocação inferiores a 45 min.	Freguesia	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S, M	INE, CM, Operadores de TP
I.7	População nas freguesias menos urbanas com acesso em TP aos equipamentos de ensino superior com tempos de deslocação inferiores a 45 minutos	Freguesia	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S, M	INE, CM, Operadores de TP
I.8	Passageiros transportados em TP (por modo)	Concelho	Anual	Alfanumérica	R	Operadores de TP
S.2	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP (por modo)	Concelho	2 em 2 anos	Alfanumérica	I, R	CM, AML, Operadores de TP
S.3	N.º e % de linhas de TP com integração tarifária (entendida como a possibilidade de realizar uma viagem, utilizando mais do que um modo ou operador de transporte, e pagando um título de transporte único) nos títulos	Concelho	2 em 2 anos	Alfanumérica	R	CM, AML, Operadores de TP
S.4	N.º de circulações de serviços de TP nas horas de ponta, corpo do dia e período noturno	Concelho	2 em 2 anos	Alfanumérica	R	CM, AML, Operadores de TP

Tabela 73- Indicadores de Resultados (cont.)

Indicadores de Resultados		Unidade de análise	Atualiz.	Tipo de informação produzida	Modo de obtenção	Fonte
Acessibilidade em Modos Suaves						
S.5	Capitação (m/100 habitantes) de rede pedonal estruturante	Freguesia	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S	INE, CM
S.6	Número de alunos aderentes aos circuitos de Pedibus (e % face ao total dos alunos que residem a 1 km ou menos, das escolas com oferta do 1.º ciclo do ensino básico)	Concelho	Anual	Alfanumérica	R, I	CM, Escolas
I.9	Capitação da rede ciclável estruturante (mobilidade quotidiana e mista) (m / 100 habitantes)	Freguesia	5 em 5 anos	Alfanumérica	EO, E, R, S	INE, CM
S.7	Número de alunos aderentes aos circuitos de Bikebus (e % face ao total dos alunos que residem até 4 km das escolas com oferta de 3º ciclo do ensino básico e/ou ensino secundário)	Concelho	Anual	Alfanumérica	R, I	CM, Escolas
S.8	Taxa de ocupação do estacionamento para bicicletas na via pública	Freguesia	Anual	Alfanumérica Gráfica	I, S	CM
Acessibilidade em transporte individual						
S.9	Taxa de motorização (nº de veículos ligeiros/1000 hab)	Concelho	Anual	Alfanumérica	R, I	INE, ISP, CM
Estacionamento						
S.10	Taxa de ocupação de estacionamento de longa duração junto às interfaces (período diurno)	Concelho	Anual	Alfanumérica Gráfica	L, R, S	CM, Gestores dos Parques de Estac.
S.11	Taxa de ocupação de estacionamento nas zonas tarifadas (período diurno)	Cidade	Anual	Alfanumérica Gráfica	L, R, S	CM, Gestores dos Parques de Estac.
S.12	Pressão do estacionamento na via pública, traduzido na taxa de estacionamento ilegal (período diurno e nocturno)	Núcleo urbano	2 em 2 anos	Alfanumérica Gráfica	L, S	CM
Segurança Rodoviária						
I.10	Nº de vítimas de acidentes (Mortos / feridos graves / feridos ligeiros)	Concelho	Anual	Alfanumérica Gráfica	R, S	ANSR, CM, PSP
I.11	Nº de atropelamentos	Concelho	Anual	Alfanumérica Gráfica	R, S	ANSR, CM, PSP
S.13	Indicador de Sinistralidade Rodoviária Municipal (ISRM)	Concelho	Anual	Alfanumérica	R, S	ANSR, CM, PSP
Gestão da mobilidade						
S.14	Repartição modal dos trabalhadores e visitantes dos polos com PME	Concelho	Anual	Alfanumérica	I	CM, Polos geradores
S.15	Repartição modal dos alunos nas escolas com PME	Concelho	Anual	Alfanumérica	I	CM, Escolas
S.16	N.º de visitantes do quiosque da mobilidade	Concelho	Semestral	Alfanumérica	R	Quiosque da mobilidade
S.17	Taxa de adesão a serviços de carpooling (N.º de indivíduos que aderiram a serviços de carpooling / mil hab.)	Concelho	Anual	Alfanumérica	I, R	CM, Polos geradores
Gestão da mobilidade de acesso às praias						
S.18	Passageiros transportados no serviço de TP de acesso às praias (período estival; dias úteis e fim de semana)	Concelho	Anual	Alfanumérica	R	Operadores de TP
S.19	Taxa de ocupação de estacionamento de rebatimento de apoio às praias (período diurno)	Concelho	Anual	Alfanumérica Gráfica	L, R, S	CM

4.2.2. Indicadores de execução

Como anteriormente mencionado, os indicadores de execução permitem avaliar se a implementação das propostas decorre conforme o estabelecido no programa de ação do PMSTS.

Nas tabelas seguintes apresentam-se os indicadores selecionados para as medidas preconizadas no PMSTS. Para cada um deles procurou-se estabelecer as metas de implementação até 2021 e 2026. Refira-se, contudo, que, como algumas das medidas desenvolvidas no plano não têm um prazo de execução definido, existem indicadores para os quais não são apresentadas metas. Estes dizem sobretudo respeito a propostas relacionadas com ações de sensibilização, divulgação e formação a desenvolver pelo município. Recomenda-se, assim, que os técnicos responsáveis pela sua implementação estabeleçam um cronograma e programa de ação plurianual para a implementação destas ações, o qual deve ser transposto para as metas dos indicadores associados a estas propostas.

Para cada indicador apresenta-se igualmente o tipo de informação que deve ser produzida, distinguindo-se entre os indicadores que são apenas alfanuméricos e aqueles que devem ser complementados com uma representação cartográfica. A informação produzida pode, assim, “alimentar” o sistema de informação geográfica da CMS, contribuindo para a sua atualização, enquanto possibilita uma avaliação mais eficaz da coerência das propostas. Por exemplo, a representação dos percursos cicláveis, entretanto formalizados/construídos, permite, para além da indicação do que já foi executado, obter uma leitura da coerência da rede ciclável e ajudar a perceber quais as medidas complementares que devem ser executadas (e.g. projetos de sinalização, introdução de parqueamentos, dinamização de circuitos de *Bikebus*, etc.).

No que concerne à periodicidade de atualização, recomenda-se que os indicadores definidos sejam atualizados anualmente, de modo a acompanhar de forma eficaz a implementação do plano.

Os indicadores estabelecidos encontram-se apresentados nas tabelas abaixo, de acordo com as áreas de atuação do PMSTS.

Tabela 74 - Indicadores de execução: Plano de Ação Pedonal

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
3 Plano de Ação Pedonal						
3.1	Expandir e/ou requalificar a rede pedonal estruturante	Extensão dos eixos pedonais intervencionados	Intervenção em cerca de 30 km; Manutenção dos eixos construídos	Intervenção em cerca de 36 km; Manutenção dos eixos construídos	Alfanumérica Gráfica	Anual
		% da infraestrutura intervencionada vs. infraestrutura proposta	45%	100%	Alfanumérica	Anual
3.1	Formalizar zonas de coexistência	N.º de zonas intervencionadas	Centro histórico de Setúbal, Bairro Troino e Fontainhas	Aglomerados de Vila Nogueira de Azeitão, Brejos de Azeitão e Vendas de Azeitão	Alfanumérica Gráfica	Anual
3.1	Implementar Zonas de Acesso Automóvel Condicionado	N.º de zonas implementadas	Centro histórico de Setúbal, Bairro Troino e Fontainhas	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
3.1	Implementar Zonas 30	N.º de zonas intervencionadas	Cidade de Setúbal: zona ribeirinha, Bairro Carmona e Bairro Santos Nicolau, Bairro Salgado, Bairro da Belavista, zona Av. Gen. Daniel de Sousa/R. dos Arcos/Av. 22 de Dezembro/Av. Combatentes da Grande Guerra; Vila Nogueira de Azeitão; Sto Ovídio e Praias do Sado	Implementação gradual nas vias classificadas com um nível hierárquico inferior ao nível 7 - (Rede Urbana de Distribuição), privilegiando as zonas residenciais ou com forte carácter comercial ou misto, a envolvente a escolas ou outras zonas que se pretenda proteger do tráfego de atravessamento	Alfanumérica Gráfica	Anual
3.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	Adesão à plataforma	Projeto "A minha Rua" disponível em 2018. Demonstração da utilização da informação.	Manutenção do projeto "A minha Rua". Demonstração da utilização da informação.	Alfanumérica	Anual
3.3	Implementar iniciativas de Pedibus	N.º de escolas com percursos de Pedibus estruturados (e % face ao total de escolas com oferta do 1.º ciclo do EB)	Cerca de 40% das escolas EB1 com circuitos de Pedibus em funcionamento	Cerca de 80% das escolas EB1 com circuitos de Pedibus em funcionamento	Alfanumérica Gráfica	Anual
3.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	Nº e tipo de ações realizadas	No mínimo, realização anual de ações de formação sobre a importância das deslocações pedonais e a integração segura no meio rodoviário em todas as escolas do EB		Alfanumérica	Anual

Tabela 75 - Indicadores de execução: Plano de Ação Ciclável

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
4 Plano de Ação Ciclável						
4.1	Desenvolver a rede ciclável	Extensão dos eixos cicláveis intervencionados (discriminando a tipologia e a função principal)	Implementação de cerca de 43 km*; Manutenção dos eixos construídos	Implementação de cerca de 52 km*; Manutenção dos eixos construídos	Alfanumérica Gráfica	Anual
		% da infraestrutura concluída vs. infraestrutura projetada	45%	100%	Alfanumérica	Anual
4.2	Aderir e divulgar a plataforma “A minha rua” (ou outra ferramenta semelhante)	Adesão à plataforma	Projeto "A minha Rua" disponível em 2018. Demonstração da utilização da informação.	Manutenção do projeto "A minha Rua". Demonstração da utilização da informação.	Alfanumérica	Anual
4.3	Implementar iniciativas de Bikebus	Número de escolas com percursos de bikebus estruturados (e % face ao total de escolas com oferta de 3º ciclo do EB e ES)	Cerca de 40% das escolas com oferta de 3º ciclo do ensino básico e ensino secundário com circuitos de Bikebus em funcionamento	Cerca de 80% das escolas com oferta de 3º ciclo do ensino básico e ensino secundário com circuitos de Bikebus em funcionamento	Alfanumérica Gráfica	Anual
4.3	Realizar iniciativas de divulgação e sensibilização	Nº e tipo de ações realizadas	No mínimo, realização anual de ações de formação sobre a importância das deslocações cicláveis e a integração segura no meio rodoviário em todas as escolas com oferta de 3º ciclo e ensino secundário		Alfanumérica	Anual
4.4	Implementar parqueamento de bicicletas e outros equipamentos	Nº de lugares de estacionamento para bicicletas nos principais polos geradores	Interfaces e estações de TP; equip. de ensino (IPS, Ensino Profissional e escolas EB2,3 e secundárias); equip. de saúde; centros comerciais e mercados; zonas industriais/logísticas; núcleos urbanos; serviços da Administração Pública; praias; equip. desportivos, de turismo e lazer	Manutenção e reforço dos parqueamentos existentes	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Nº de polos geradores com estacionamento para bicicletas				
		Infraestruturas de apoio ao ciclista introduzidas (cacifos, abrigo de chuva / sol, postos para reparações de bicicletas, mapas da rede ciclável e de TP)	Disponibilização de elementos de apoio nos parqueamentos para bicicletas nas interfaces de transporte e nos polos com maior procura em bicicleta		Alfanumérica Gráfica	Anual
4.5	Estudo de implementação de um sistema de bicicletas partilhadas	Realização do estudo	Concluído em 2019	-	Alfanumérica	Anual
4.5	Implementar um sistema de bicicletas partilhadas	Nº de postos de aluguer criados	Introdução de postos de aluguer nas interfaces de transportes (existentes e propostas), frente ribeirinha de Setúbal, IPS, CC Alegro, parques de estacionamento dissuasores, Escolas EB3 e secundárias	Manutenção e alargamento da frota de bicicletas existente	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Frota de bicicletas de aluguer				
4.5	Fomentar o transporte de bicicletas nos TP	Nº de linhas de TP que permitem o transporte de bicicletas (e % face ao total)	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual

* Foram apenas contemplados os percursos de mobilidade quotidiana ou mista

Tabela 76 - Indicadores de execução: Plano de Transportes Públicos

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
5 Plano de Transportes Públicos						
5.1	Estudo de reestruturação da oferta de TC urbano	Fases do estudo terminadas	Concluído em 2018	-	Alfanumérica	Anual
5.1	Reestruturar a oferta de TC urbano	Linhas existentes intervencionadas	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Linhas de TP introduzidas	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.2	Estudo de reestruturação da oferta de TC rodoviário intra e interconcelhia	Fases do estudo terminadas	Concluído em 2018	-	Alfanumérica	Anual
5.2	Reestruturar a oferta de TC rodoviário intraconcelhia e interconcelhia	Linhas existentes intervencionadas	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Linhas de TP introduzidas	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.3	Implementar uma rede de interfaces estruturantes	N.º de interfaces implementadas por nível hierárquico	1 interface principal, 2 interfaces secundárias, 7 interfaces de âmbito local	1 interface principal (Interface do Sado)	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.3	Estudo da Interface do Sado	Fases do estudo terminadas	-	Concluído em 2022	Alfanumérica	Anual
5.4	Substituição ou adaptação gradual da frota de TP	N.º e % de veículos de TP adaptados a pessoas com mobilidade reduzida	20% da frota a operar no concelho	60% da frota a operar no concelho	Alfanumérica	Anual
5.4	Programa de intervenção nas paragens e interfaces	Nº de paragens intervencionadas: condições de acesso e estadia	10 paragens por ano: Interfaces (existentes e previstas); paragens com mais de 8 circulações por hora e sentido (nos períodos de maior procura) e paragens que servem os principais polos geradores; estações ferroviárias e fluviais	10 paragens por ano: restantes paragens	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.4	Disponibilização de informação acessível sobre a oferta de TP	Nº de paragens/interfaces com disponibilização de informação acessível	Interfaces (existentes e previstas), paragens com mais de 8 circulações por hora e sentido (nos períodos de maior procura) e paragens que servem os principais polos geradores; estações ferroviárias e fluviais		Alfanumérica Gráfica	Anual
5.5	Estudo de introdução de transportes flexíveis e implementação de projeto-piloto	Conclusão do Estudo de desenho dos circuitos de transporte a pedido e análise da sua viabilidade	Concluído em 2018	-	Alfanumérica	Anual
		Implementação do projeto-piloto	Em funcionamento em 2019	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.5	Introduzir transportes flexíveis	Nº de circuitos de transporte a pedido implementados	2 a 3 (dependendo do sucesso do projeto-piloto)	4 a 6 (dependendo do sucesso dos anteriores)	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.6	Aumentar o contingente de táxis	Nº táxis/1.000 habitantes (por freguesia)	1 táxi / 3.000 hab. nas freguesias do Sado e da Gâmbia, Pontes e Alto da Guerra; 1 táxi / 2.700 hab. em Azeitão; 1 táxi / 1.500 hab. em Setúbal	-	Alfanumérica	Anual

Tabela 77 - Indicadores de execução: Plano de Transportes Públicos (cont.)

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
5 Plano de Transportes Públicos						
5.6	Introduzir táxis adaptados	Nº de veículos adaptados a pessoas com mobilidade reduzida	4 táxis adaptados	-	Alfanumérica	Anual
5.6	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis	Nº de paragens de táxis intervencionadas	Praças de táxi que servem as principais interfaces (existentes e previstas) e os principais polos geradores (e.g., Hospital, frente ribeirinha da cidade)	Manutenção das paragens	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.7	Criar uma imagem de marca para os TU de Setúbal e para o TP às praias	Implementação da marca	Em utilização em 2018	Atualização permanente dos conteúdos	Alfanumérica	Anual
5.7	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/ interfaces	Nº de paragens/interfaces com disponibilização de diagramas de rede, “espinhas das carreiras”, horários e tarifários	Disponibilização nas interfaces (existentes e previstas), nas paragens com mais de 8 circulações por hora e sentido (nos períodos de maior procura) e nas paragens que servem os principais polos geradores	Disponibilização nas restantes paragens; Manutenção/atualização da informação	Alfanumérica Gráfica	Anual
5.7	Densificar os postos de informação e de venda de títulos de transporte	N.º de postos de informação e de venda de títulos de transporte por freguesia	50% da população com 1 posto de venda a menos de 1km (15 min a pé)	90% da população com 1 posto de venda a menos de 1km (15 min a pé)	Alfanumérica	Anual
5.7	Introduzir sistemas de informação em tempo real	N.º de paragens / interfaces com sistemas de informação em tempo real	Disponibilização nas interfaces (existentes e previstas), nas paragens com mais de 8 circulações por hora e sentido (nos períodos de maior procura) e nas paragens que servem os principais polos geradores; Manutenção do sistema		Alfanumérica Gráfica	Anual
		Disponibilização de uma aplicação móvel	Disponível em 2019	Atualização dos conteúdos	Alfanumérica	Anual
5.7	Promover a atualização e divulgação do <i>Transporlis</i> (ou plataforma similar)	Nº e tipo de ações realizadas	-	-	Alfanumérica	Anual
5.8	Promover a revisão do tarifário	Fases do estudo terminadas	Concluído em 2019	-	Alfanumérica	Anual
		Implementação das revisões	Concluído em 2021	-	Alfanumérica	Anual
5.9	Desenvolver uma bilhética integrada	Fases do estudo terminadas	Concluído em 2020	-	Alfanumérica	Anual
		Operadores / serviços integrados	-	-	Alfanumérica	Anual

Tabela 78 - Indicadores de execução: Plano de Transporte Individual

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
6 Plano de Transporte Individual						
6.1	Construir infraestruturas rodoviárias estruturantes	Extensão dos eixos viários construídos / requalificados	Fecho da Circular Externa de Setúbal (C.2); Circular Interna de Setúbal (C.3); Viaduto sobre o CF em Praias do Sado ; Prolongamento da Av. de Moçambique; Acessos ao Bairro do Viso; Beneficiação da EN10-4; Vias previstas em Azeitão		Alfanumérica Gráfica	Anual
6.1	Adequar as características físicas das vias à sua importância funcional	N.º de eixos intervencionados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
6.2	Reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação	Nº de eixos / núcleos urbanos intervencionados	Avenidas José Mourinho e Jaime Rebelo; Rua do Alto da Guerra e aglomerados urbanos na freguesia do Sado	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Tipo de intervenção				
6.3	Elaborar e implementar um Plano Municipal de Sinalética	Fases do projeto concluídas	Implementação até final de 2021	Monitorização contínua	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Zonas intervencionadas				
6.3	Intervir nos ciclos semaforicos de alguns equipamentos em espaço urbano	N.º de semáforos intervencionados	-	-	Alfanumérica	Anual
6.5	Promover a resolução pontual de alguns constrangimentos rodoviários	N.º de constrangimentos rodoviários intervencionados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
6.6	Construir um SIG com informação sobre a sinistralidade no concelho	Existência do SIG com localização dos acidentes	Operacionalização do SIG com a localização dos acidentes em 2018. Atualização anual.	Atualização anual.	Alfanumérica	Anual
6.6	Realizar e implementar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária	Fases do Plano concluídas	Implementação até final de 2021	Monitorização contínua	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Ações implementadas				
6.6	Implementar medidas de acalmia de tráfego	Eixos rodoviários intervencionados com medidas de acalmia de tráfego	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Tipo de intervenção				
6.6	Realizar campanhas de sensibilização	Nº e tipo de ações realizadas	Mínimo de 1 ação anual		Alfanumérica	Anual
6.7	Renovar a frota dos serviços municipais	% da frota renovada	-	-	Alfanumérica	Anual
6.7	Monitorizar a necessidade de alargamento (e manutenção) da Rede Pública de Carregamento de veículos elétricos	Nº de novos postos de carregamento instalados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		N.º de postos de carregamento intervencionados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
6.7	Instalar Postos de Carregamento Rápido	Nº de postos de carregamento rápido instalados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
6.7	Reservar estacionamento para veículos elétricos	Nº de lugares de estacionamento reservados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual

Tabela 79 - Indicadores de execução: Plano de Estacionamento

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz
			2017-2021	2022-2026		
7 Plano de Estacionamento						
7.1	Implementar as zonas de estacionamento tarifado previstas	Nº de zonas de estacionamento tarifado	Implementadas até 2020	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Nº de lugares de estacionamento tarifado				
7.1	Alterar o regulamento de estacionamento	Aprovação do novo regulamento	Em vigor em 2018	-	Alfanumérica	Anual
7.1	Alargar as zonas de estacionamento tarifado	Nº de zonas de estacionamento tarifado	Alargamento das zonas tarifadas à envolvente da interface da Praça do Brasil (até à estação do Quebedo) e à zona a sul da Av. Luísa Todi. Implementadas até 2021.	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Nº de lugares de estacionamento tarifado oferecido por zona				
7.1, 7.3	Criar oferta de estacionamento em bolsa/parque	Nº de parques de estacionamento criados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		N.º de lugares de estacionamento criados por tipologia (gratuitos, tarifados, reservados a residentes)				
7.1	Organizar o estac. nas principais zonas comerciais de V. N. de Azeitão, Praias do Sado, Sto Ovídio e Faralhão	Nº de lugares de estacionamento delimitados na via pública	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Nº de lugares de estacionamento criados em parque				
7.1	Eliminar o estacionamento em cima do passeio, dando prioridade à rede pedonal estruturante	N.º de eixos intervencionados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
7.2	Criar oferta de estacionamento Park & Ride	Nº de parques de estacionamento criados	8 P&R: Interface da Pç. do Brasil, Estação Fluvial Cais 3, Interface de Praias do Sado, Quinta da Várzea, CC Alegro, Praça de Portugal, Brejos de Azeitão e Vila	1 P&R: Interface do Sado	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Capacidade dos parques de estacionamento criados			Alfanumérica Gráfica	Anual
7.2	Introduzir informação sobre oferta de estacionamento	Implementação de sinalização direcional	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
7.3	Identificar e formalizar as bolsas de estacionamento informal no centro da cidade	Nº de parques de estacionamento formalizados	No mínimo, 50% dos locais identificados no PMST (em que a CMS puder intervir)	No mínimo a totalidade dos locais identificados no PMST (em que a CMS puder intervir)	Alfanumérica Gráfica	Anual
		N.º de lugares de estacionamento criados por tipologia (gratuitos, tarifados, reservados a residentes)				
7.3	Criar estacionamento para residentes	Nº de lugares de estacionamento criados (na via pública / em parque)	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual

Tabela 80 - Indicadores de execução: Plano de Estacionamento (cont.)

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
7 Plano de Estacionamento						
7.3	Reservar estacionamento para pessoas de mobilidade reduzida, motos e veículos elétricos	Nº de lugares de estacionamento reservados por grupo alvo	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
7.4	Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal	Nº lugares de estacionamento por agente de fiscalização	-	-	Alfanumérica	Anual
7.1, 7.5	Formalizar a oferta de estacionamento	Nº de lugares de estacionamento delimitados na via pública	50% das ruas do centro de Setúbal 40% dos arruamentos principais dos demais aglomerados	100% das ruas do centro de Setúbal 80% dos arruamentos principais dos demais aglomerados	Alfanumérica Gráfica	Anual

Tabela 81 - Indicadores de execução: Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
8 Plano de Transporte de Mercadorias e Logística Urbana						
8.1	Garantir boa acessibilidade rodoviária às ZI	Extensão dos eixos viários construídos / requalificados	Fecho da Circular Externa de Setúbal (C.2); Beneficiação da EN10-4; Vias alternativas à EN10-4 na Mitrena; Reformulação do nó da EN 10-8 em Poçoilos		Alfanumérica Gráfica	Anual
8.2	Criar um parque de estacionamento de pesados	Capacidade do parque de estacionamento	Em funcionamento em 2018	-	Alfanumérica	Anual
8.2	Implementar sinalização informativa e de encaminhamento	Implementação de sinalização direcional	Implementada em 2018	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
8.3	Rever o regulamento das operações de carga e descarga	Aprovação das alterações ao regulamento	Em vigor em 2018	-	Alfanumérica	
8.3	Formar um grupo de agentes fiscalizadores	Nº de agentes fiscalizadores	-	-	Alfanumérica	Anual
8.3	Dimensionar e identificar corretamente os lugares de cargas e descargas	Nº de lugares reservados para operações de cargas e descargas intervencionados, por núcleo urbano	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
8.4	Implementar um sistema de gestão das operações de logística urbana na cidade	Implementação do sistema de gestão das operações de logística urbana	Início da implementação em 2022	Em funcionamento em 2023	Alfanumérica	Anual

Tabela 82 - Indicadores de execução: Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
9 Plano de promoção da integração entre o sistema de transportes e os usos do solo						
9.4	Implementar projetos de requalificação urbana que promovam os modos suaves	Nº de projetos de requalificação urbana implementados	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
9.5	Acautelar a existência de estac. de bicicletas e pontos de carregamento de veículos elétricos em edifícios novos ou reconstruídos	Aprovação das alterações ao regulamento	Em vigor em 2018	-	Alfanumérica	Anual

Tabela 83 - Indicadores de execução: Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz
			2017-2021	2022-2026		
10 Plano de medidas inovadoras de gestão da mobilidade						
10.1	Desenvolver Planos de Mobilidade de Empresas e Polos	N.º de polos abrangidos por um PMEP (e % face ao total de polos)	50% dos polos identificados com PMEP implementados (5 polos)	100% dos polos identificados com PMEP implementados (9 polos)	Alfanumérica Gráfica	Anual
		N.º de protocolos estabelecidos entre a CMS e polos geradores	-	-	Alfanumérica	Anual
		Nº e tipo de ações de divulgação realizadas	No mínimo, a realização de um workshop	No mínimo, a realização de um workshop	Alfanumérica	Anual
10.2	Desenvolver Planos de Mobilidade Escolares	Nº de projetos piloto implementados	Realização de um Projeto Piloto em 1 ou 2 escolas com oferta igual ou superior ao 1º ciclo do EB	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		N.º de escolas abrangidas por um PME (e % face ao total de escolas)	Implementação de 2 planos por ano		Alfanumérica Gráfica	Anual
		N.º de alunos (por ciclo de ensino) nas escolas abrangidas por um PME (e % face ao total de alunos)	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Nº e tipo de ações de divulgação realizadas	No mínimo, a realização de um workshop	No mínimo, a realização de um workshop	Alfanumérica	Anual
10.3	Criar Quiosques de Mobilidade	Nº de quiosques criados	Criação de 1 quiosque da mobilidade	Manutenção do quiosque da mobilidade	Alfanumérica Gráfica	Anual
10.4	Envolver os principais atores - Pacto da Mobilidade	Número de signatários do Pacto de Mobilidade	-	-	Alfanumérica	Anual
		Número de Planos de Ação estabelecidos pelos signatários	-	-	Alfanumérica	Anual
10.5	Desenvolver soluções de Carpooling	N.º de polos geradores com carpooling	Implementação de, pelo menos, uma plataforma de carpooling na CMS	-	Alfanumérica	Anual

Tabela 84 - Indicadores de execução: Plano de ações de sensibilização e informação

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
11 Plano de ações de sensibilização e informação						
11.1	Desenvolver ações de divulgação e sensibilização que promovam os modos suaves	Nº e tipo de ações realizadas	No mínimo, realização anual de ações de formação sobre a importância das deslocações em modos suaves e a integração segura no meio rodoviário em todas as escolas do ensino básico		Alfanumérica	Anual
		Nº de participantes (e % por escalões etários)	-	-	Alfanumérica	Anual
11.1	Implementar sinalética de orientação das deslocações pedonais e cicláveis	Implementação de sinalização direcional	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
11.2	Divulgar os custos associados às diversas opções modais	Nº e tipo de ações realizadas	-	-	Alfanumérica	Anual
11.3	Desenvolver campanhas de sensibilização de segurança rodoviária	Nº e tipo de ações realizadas	Mínimo de 1 ação anual		Alfanumérica	Anual
11.4	Desenvolver campanhas de promoção da oferta de transporte coletivo	Nº e tipo de ações realizadas	-	-	Alfanumérica	Anual

Tabela 85 - Indicadores de execução: Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias

Cap.	Descrição das propostas	Indicadores de Execução	Metas		Tipo de informação	Atualiz.
			2017-2021	2022-2026		
12 Plano de gestão da mobilidade de acesso às praias						
12.1	Implementar um serviço de transporte público	Linhas de TP introduzidas	2 linhas em funcionamento em 2018	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
12.1	Estudar a viabilidade de implementar um transporte fluvial	Fases do estudo concluídas	Concluído em 2018	-	Alfanumérica	Anual
12.2	Estudar a viabilidade da ligação pedonal à Praia de Albarquel	Fases do estudo concluídas	-	-	Alfanumérica	Anual
12.3	Implementar parqueamento de bicicletas	Nº de lugares de estacionamento para bicicletas nas praias	-	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
12.3	Criar parques de estacionamento de rebatimento	Nº de parques de estacionamento criados	Criação de, pelo menos, 2 parques até 2019: Quinta da Várzea e Vila Nogueira de Azeitão	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Capacidade dos parques de estacionamento criados				
12.4	Limitar o acesso em transporte individual	Troços e extensão de via interdita à circulação automóvel	Entre os parques de estacionamento da Figueirinha e do Creiro: cerca de 2,5km Entre o Portinho da Arrábida e o parque de estacionamento da Figueirinha (quando esgotada a capacidade no parque de estacionamento do Creiro): cerca de 4,7 km		Alfanumérica Gráfica	Anual
12.4	Impedir o estacionamento ilegal	N.º de ações de fiscalização do estacionamento ilegal	-	-	Alfanumérica	Anual
12.4	Realizar ações de sensibilização sobre as consequências do estacionamento ilegal	Nº e tipo de ações realizadas	-	-	Alfanumérica	Anual
12.5	Implementar um sistema de gestão dinâmica do acesso às praias	N.º de placards direcionais e interativos implementados	Em funcionamento em 2019	-	Alfanumérica Gráfica	Anual
		Disponibilização de uma aplicação para smartphone	Em funcionamento em 2019	-	Alfanumérica	Anual

4.3. Operacionalização do sistema

A concretização do sistema de monitorização deve atender a duas fases:

- 1) Conceção do modelo de monitorização, e
- 2) Operacionalização da monitorização.

A operacionalização deste processo de monitorização terá que ter por base um regular fornecimento de informação e uma sistemática acumulação de dados históricos que permitam suportar a avaliação *in*

continuum e, assim, apoiar as políticas e o desenvolvimento das propostas melhor adaptadas, assim como a uma melhor divulgação e controlo dos resultados do plano.

Recomenda-se que a operacionalização da monitorização seja assegurada pela CMS, envolvendo parceiros de natureza diversa, devendo a estruturação deste processo ser inserida na estrutura informática do município, dando especial atenção à sua relação com o SIG Municipal, ferramenta muito útil de suporte à monitorização.

De modo a acompanhar os principais resultados do processo de monitorização recomenda-se a produção de Relatórios de Progresso com uma periodicidade anual, nos quais seja possível:

- avaliar a implementação do plano e detetar desvios ao cronograma estabelecido no PMSTS;
- avaliar a evolução do sistema de mobilidade, fornecendo informação sobre o efeito das ações executadas e identificando a eventual necessidade de adaptar/corrigir as medidas propostas no PMSTS.

É fundamental garantir que o processo de construção destes relatórios é o mais rotinado possível, de modo a não implicar um consumo de recursos humanos excessivo na sua realização.

Estes relatórios poderão ser de divulgação pública, envolvendo assim os habitantes no concelho de Setúbal na implementação do plano.