

# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO

RELATÓRIO 3  
FICHAS DE AÇÃO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	<b>OPT</b>	Versão preliminar	29/11/2024
2.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	Versão para discussão pública	29/01/2025
3.0	<u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes  André Pinto Cristiana Morais  <b>OLV</b> <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano  Rafael Silva	Versão final	09/04/2025

Código

**20250409\_R\_CMIlhavo\_PMUS\_3a\_fase\_Fichas**

Cliente



## ÍNDICE

SU.01 Redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade	3
SU.02 Realização de um inquérito anual à mobilidade da população residente	5
SU.03 Definição do sistema urbano de centralidades	7
SU.04 Incorporação de exigências regulamentares para as necessidades de estacionamento para bicicletas em novos empreendimentos	9
SU.05 Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para as Zonas Industriais	11
SU.06 Criação de uma app focada no incentivo à mobilidade sustentável	13
MA.01 Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos	15
MA.02 Criação do branding de município ciclável	17
MA.03 Elaboração do Regulamento para a micromobilidade	19
MA.04 Melhoria das condições de circulação pedonal	21
MA.05 Implementação de medidas de acalmia de tráfego em pontos sensíveis	23
MA.06 Expansão da rede ciclável	25
MA.07 Reforço da rede para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores	27
MA.08 Implementação de um sistema de sinalética ciclável de orientação em todo o município	29
MA.09 Implementação da rede regional de bicicletas partilhadas biCIRA	31
MA.10 Criação de um novo atravessamento, exclusivo aos modos ativos, entre o Jardim Oudinot e a Praia da Barra33	
MA.11 Implementação de um projeto em grande escala de Urbanismo Tático na Gafanha da Nazaré com vista à criação de zonas de vizinhança	35
MA.12 Implementação do sistema de micromobilidade partilhada	37
MA.13 Implementação de uma rede de contadores de bicicletas	39
MA.14 Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedibus e Bikebus) pela população escolar	41
MA.15 Criação de um programa de incentivos municipais para as empresas que promovam a mobilidade ciclável	43
MA.16 Criação de uma "via rápida ciclável" de ligação entre a Praia da Barra e Aveiro	45
TP.01 Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede <i>Busway</i> no município de Ílhavo	47
TP.02 Realização de um inquérito de satisfação aos utilizadores da rede da <i>Busway</i> no município de Ílhavo	49
TP.03 Realização de um estudo de viabilidade para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária para o transporte de passageiros	51
TP.04 Promoção de um serviço de TPF para servir zonas sem oferta de TP ou com oferta reduzida	53
TP.05 Criação de um shuttle de ligação às praias	55
TP.06 Melhoria das condições de espera e acesso às paragens de TP	57

TP.07 Implementação de painéis de informação em tempo real nas paragens de TP	59
TP.08 Criação de infraestrutura para estacionamento de bicicletas nas paragens de autocarro	61
TP.09 Restabelecimento da ligação fluvial entre a Costa Nova do Prado e o Cais da Bruxa	63
TP.10 Disponibilização de novas funcionalidades na aplicação móvel da <i>Busway</i>	65
TP.11 Realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público	67
CI.01 Redefinição da hierarquia viária e dos critérios de dimensionamento dos arruamentos	69
CI.02 Desenvolvimento de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária	71
CI.03 Implementação de zonas 30	73
CI.04 Implementação de zonas de coexistência	75
CI.05 Restrição da circulação de pesados	77
CI.06 Criação de bolsas de estacionamento para residentes	79
CI.07 Criação de zona de estacionamento tarifado para a Praia da Barra e a Costa Nova do Prado	81
CI.08 Reforço da infraestrutura de apoio a autocaravanas	83
CI.09 Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal	85
CI.10 Implementação de soluções Kiss & Ride no acesso aos estabelecimentos de ensino	87
CI.11 Reformulação do sistema viário e de sinalização da Gafanha da Nazaré	89
CI.12 Execução de ligação viárias estruturantes em falta	91
CI.13 Reforço da dotação de lugares para cargas e descargas	93
CI.14 Criação de regulamentação para a operação Logística no concelho	95
CI.15 Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana	97
CI.16 Criação de parque de estacionamento para veículos pesados	99
CI.17 Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos	101
CI.18 Implementação de uma rede de contadores de tráfego	103
CI.19 Atualização da frota do município para veículos zero emissões	105
CI.20 Criação de um programa de incentivos municipais para as empresas que promovam iniciativas de <i>carpooling</i>	107

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.01
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.01 Redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os índices de acessibilidade são uma ferramenta essencial para identificar os territórios que possuem, à partida, potencial para o estabelecimento de hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Por outro lado, permitem também identificar as áreas onde os modos ativos ou mesmo o transporte público dificilmente se assumem como alternativa e onde a expansão urbana deve ser restringida.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Alteração no índice de construção, gerando-se potencial com o aumento da atratividade do território, bem como acelerar o processo de mudança de hábitos de mobilidade. No território da cidade de proximidade propõe-se a bonificação no índice de construção, face ao permitido do PDM. Nas áreas de salvaguarda é importante condicionar a expansão urbana ao desenvolvimento de Planos de Pormenor. No território destinado a contenção da expansão urbana propõe-se a redução no índice de utilização, numa tentativa de limitar novas construções habitacionais.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização do urbanismo de proximidade; Promoção da utilização dos modos ativos.				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
-------------------------------	---

**META(S)**

Critérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

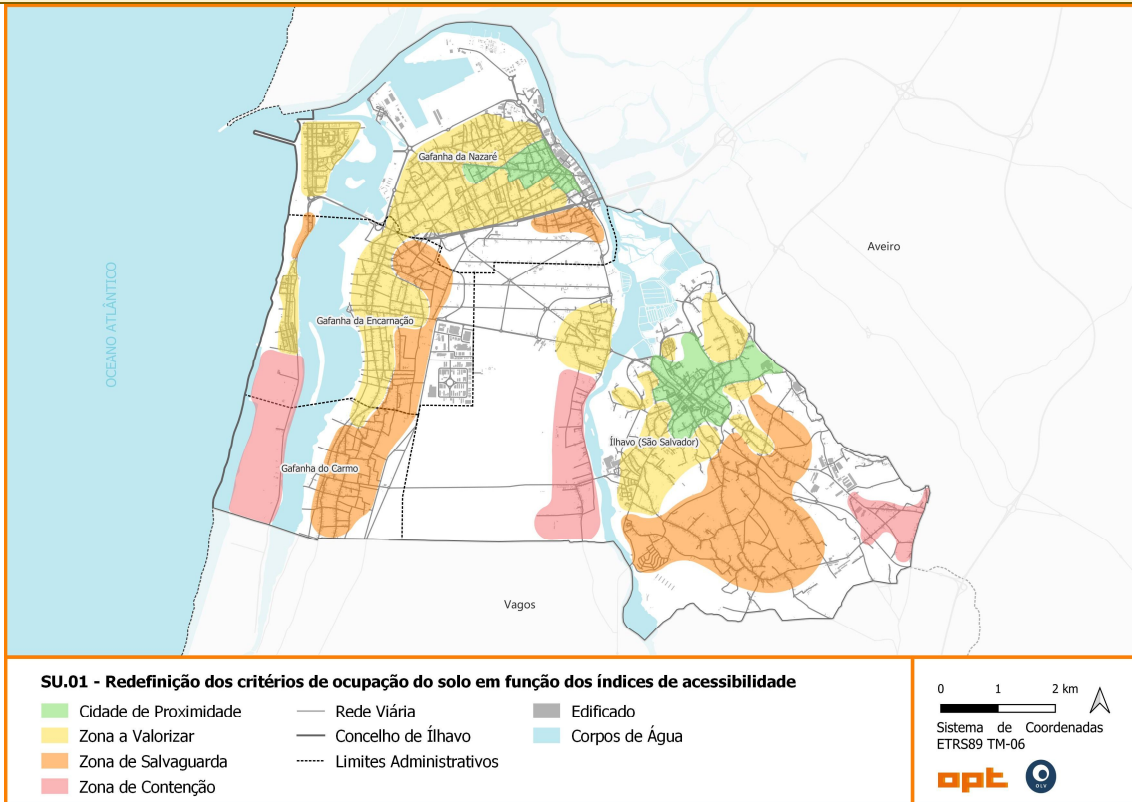
<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
CÂMARA MUNICIPAL	-
COMUNITÁRIO	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO**

<b>EIXO</b>	SU. SISTEMA URBANO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	SU.02
<b>AÇÃO</b>	SU.02 Realização de um inquérito anual à mobilidade da população residente				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os momentos censitários, realizados a cada 10 anos, são na atualidade a única fonte regular de informação relativa aos padrões de mobilidade. Sendo estes de extrema importância no planeamento da mobilidade, a sua periodicidade não se adequa com o faseamento deste plano.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de inquéritos regulares, e abrangendo uma amostra mínima de 2400 indivíduos, garantindo a representatividade de todas as freguesias do concelho. De forma a permitir avaliar os resultados da aplicação das diferentes ações do PMUS propõe-se uma periodicidade anual.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Conhecimento da evolução do panorama da mobilidade da população residente; Ajuste das estratégias planeadas ou em curso.				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de inquéritos à população realizados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

10 Inquéritos realizados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

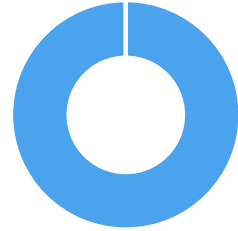
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	45 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>75 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
<b>CÂMARA MUNICIPAL</b>	-
<b>COMUNITÁRIO</b>	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.03
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.03 Definição do sistema urbano de centralidades</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Partindo de pequenas centralidades de proximidade até à principal centralidade do município, a hierarquização do sistema de centralidades é fundamental para estruturar a macroestrutura do território, orientando a expansão do território, identificando as linhas mestras para a melhoria do sistema de transporte público e definindo a estratégia de localização de equipamentos públicos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Definição das principais unidades de vizinhança, sendo entendidas como principais "bairros" do município, estruturando-se em três níveis hierárquicos. Associando a cada nível hierárquico um conjunto de diretrizes relacionadas com a dotação de equipamentos públicos, tipologia de comércio e cobertura de transporte público, será possível otimizar a evolução do modelo territorial.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Reestruturação do modelo de organização territorial; Valorização dos modos ativos.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento de estudos e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	90%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
-------------------------------	---

**META(S)**

Critérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

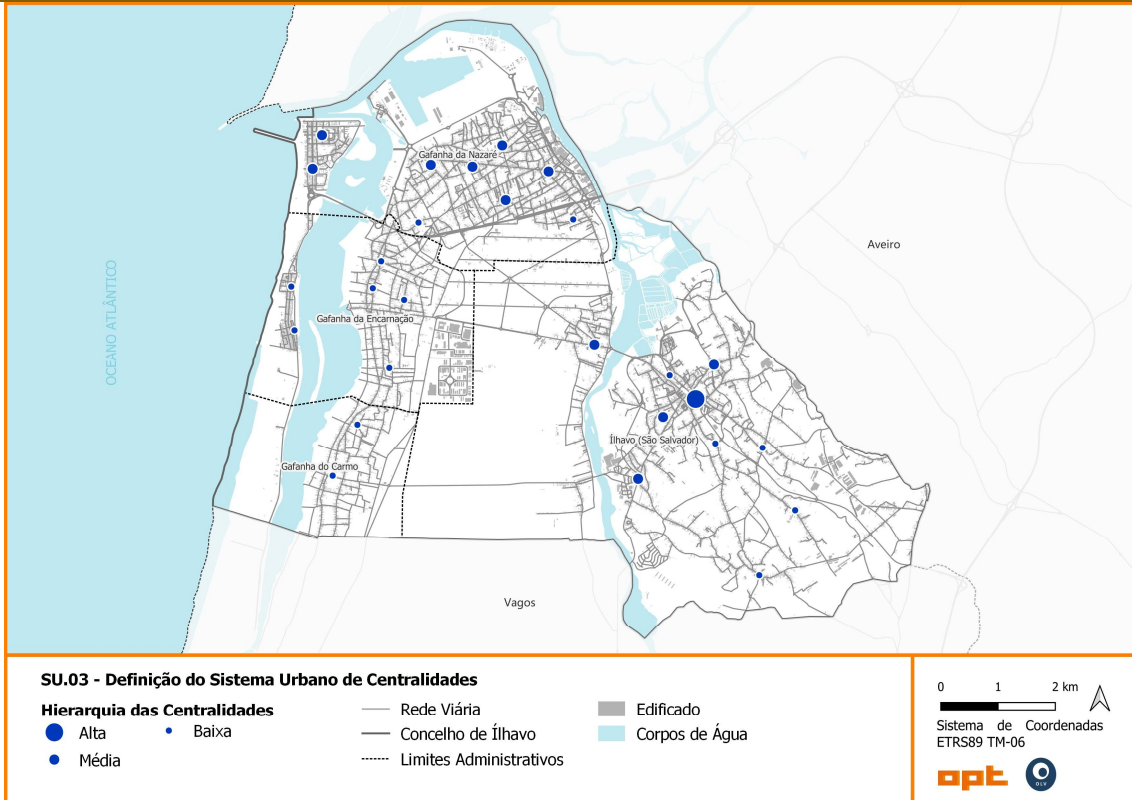
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
COMUNITÁRIO	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.04
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.04 Incorporação de exigências regulamentares para as necessidades de estacionamento para bicicletas em novos empreendimentos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O acesso facilitado a estacionamento é um fator que influencia as escolhas diárias de mobilidade da população, tanto no caso do estacionamento de automóveis, como no estacionamento de bicicletas. O território de Ílhavo é caracterizado por um elevado potencial de utilização da bicicleta, sendo o estacionamento um elemento essencial para a indução de um maior número de viagens recorrendo a este modo de transporte. Assim, e sendo o objetivo garantir uma elevada taxa de cobertura da rede ciclável no território, a provisão de estacionamento para bicicletas não deve limitar-se ao investimento público.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Definição de valores mínimos para o estacionamento de bicicletas, à semelhança do que acontece com o automóvel nos Planos Diretores Municipais (PDM), sendo definidos mediante o uso de cada edifício. Quer seja através da imposição de um número de lugares ou de uma área reservada a estes veículos, com a mesma lógica de reserva de espaço associada ao transporte individual.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização da bicicletas nos movimentos pendulares; Valorização dos modos ativos; Redução da utilização do automóvel.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	90%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
<b>META(S)</b>	

Critérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

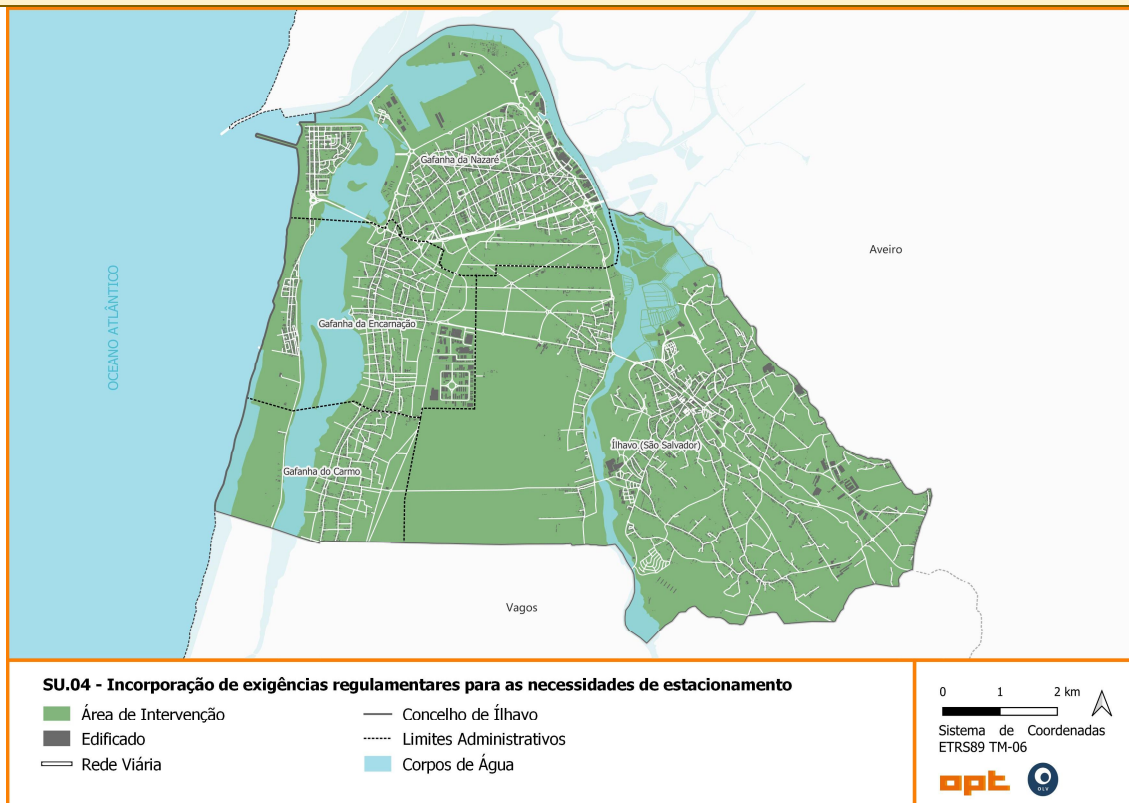
<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
CÂMARA MUNICIPAL	-
COMUNITÁRIO	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.05
<b>AÇÃO</b>	SU.05 Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para as Zonas Industriais				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A indústria é uma vertente importante nas dinâmicas de emprego do município de Ílhavo, dada a geração de viagens diárias de e para as diferentes unidades industriais. Apesar de não competir diretamente ao município a atuação sobre as políticas de mobilidade definidas pelos empregadores privado, é importante que o PMUS olhe para estes locais com um ponto chave na estratégia de promoção da mobilidade sustentável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um programa de incentivos entre o município e as empresas aderentes que realizem Planos de Mobilidade que promovam hábitos de mobilidade mais sustentáveis, podendo traduzir-se em benefícios fiscais ou até mesmo a disponibilização de bicicletas nos locais de trabalho para que possam realizar a transição entre a casa e o trabalho através deste modo suave de transporte.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Aumento da utilização dos modos ativos pela população trabalhadora; Redução da utilização do automóvel; Redução dos índices de congestionamento junto aos polos geradores de emprego.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade para as Zonas Industriais	100%
DE 2 A 5 ANOS	Revisão e atualização dos Planos	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Revisão e atualização dos Planos	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de Planos de Mobilidade elaborados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

3 Planos de Mobilidade Elaborados

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

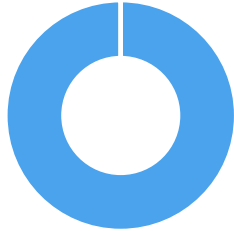
-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Juntas de Freguesia; Associação Empresarial do Concelho de Ílhavo
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	60 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>60 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

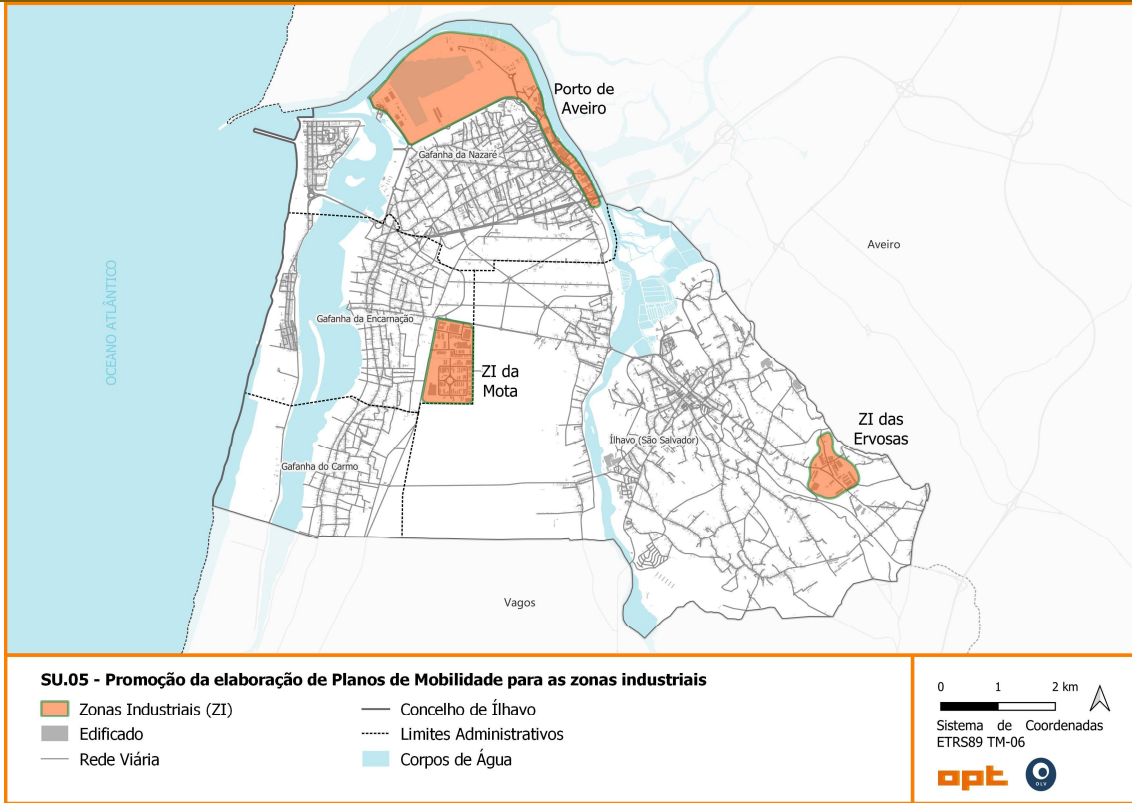


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Média	Nº	SU.06
<b>AÇÃO</b>	<b>SU.06 Criação de uma app focada no incentivo à mobilidade sustentável</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A tecnologia tem um papel fundamental no que diz respeito ao planeamento contemporâneo da mobilidade, revolucionando a forma como as cidades e as regiões projetam e gerem as suas redes de transporte. O desenvolvimento de plataformas de gestão dos transportes de carácter municipal/regional é cada vez mais, uma opção de desenvolvimento relativa ao funcionamento do sistema de transportes. Pretende-se que os utilizadores encontrem o máximo de informação relativa aos diferentes modos de transporte (autocarro, comboio e bicicletas partilhadas) numa única plataforma digital.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de uma aplicação móvel que permita aos utilizadores encontrar toda a informação disponibilizada e relativa aos diferentes modos de transporte (autocarros, bicicletas partilhadas) numa única plataforma digital. É também fundamental que esta app forneça informação sobre a existência de quaisquer constrangimentos em tempo real. Simultaneamente, podem ser adicionadas funcionalidades que promovam a utilização dos modos ativos, como mapas pedonais. Através da recolha e monitorização de dados provenientes da aplicação, poderão ser atribuídas recompensas aos utilizadores com maior adesão a hábitos de mobilidade sustentáveis. Além disso, poderá ainda ser incorporado um canal dedicado à opinião dos cidadãos, com um espaço dedicado à participação ativa e contínua da população.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Alteração dos hábitos de mobilidade da população, tornando-os mais sustentáveis.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento e lançamento da aplicação	80%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Superar consecutivamente o número de downloads Melhoria contínua da informação e funcionalidades disponibilizadas	90%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Superar consecutivamente o número de downloads Melhoria contínua da informação e funcionalidades disponibilizadas	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de downloads da app

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Acompanhamento do nº de downloads da app
<b>META(S)</b>	

Nº crescente de downloads da app

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

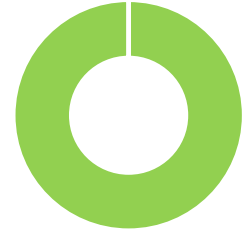
Desenvolvimento e lançamento da aplicação

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	
<b>META(S)</b>	

Lançamento da aplicação

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	35 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	6 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	10 000,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>51 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.01
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.01 Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	No processo de diagnóstico deste PMUS ficou demonstrada a fragilidade do sistema pedonal no que respeita à provisão de condições adequadas à circulação, tendo sido identificado que mais de metade dos arruamentos na área de estudo não possuem condições necessárias para a circulação pedonal em segurança. Torna-se então necessário conhecer, em pormenor, o estado da rede pedonal e ciclável, com vista a hierarquizar as intervenções futuras.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um cadastro detalhado onde conste toda a informação relativa aos níveis de acessibilidade pedonal e ciclável. Deve ser dado enfoque ao tipo de pavimento, estado de conservação do mesmo, largura do canal de circulação, existência de barreiras arquitetónicas, declive e condições de iluminação. Este diagnóstico deverá ser realizado sobre um modelo SIG e atualizado a cada intervenção.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Criação de uma base de dados para a otimização de intervenções futuras.				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento do cadastro e manutenção da sua atualização			80%	
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Manutenção da atualização do cadastro			90%	
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Manutenção da atualização do cadastro			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de atualizações anuais ao cadastro					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
META(S)					
10 Atualizações ao cadastro					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
META(S)					
-					

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
CÂMARA MUNICIPAL	-
COMUNITÁRIO	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecede: MA.04; MA.06
------------------------------	------------------------

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

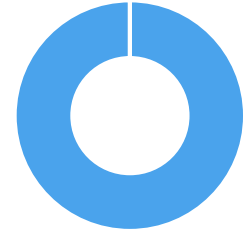
**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.02
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.02 Criação do branding de município ciclável</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A forte independência entre o sistema de uso de solo e o sistema de mobilidade, que constitui a espinha dorsal do PMUS, implica que o município assuma a importância do modo ciclável, com elevada representatividade nas deslocações pendulares dos seus residentes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Definição de uma imagem de marca, através da criação de um logótipo associado a uma imagem e um lema que estejam relacionados com a utilização do modo ciclável, o meio de transporte associado à identidade ilhavense, e que faz parte da sua cultura e história. Deve desenvolver-se uma estratégia de comunicação, baseada na distribuição de material informativo, publicações nas redes sociais e publicidade, bem como a promoção de eventos relacionados com a mobilidade sustentável.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Sensibilização da população para a temática da mobilidade sustentável; Promoção do uso da bicicleta nos movimentos pendulares.				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Criação da imagem de marca Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual			40%	
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual			60%	
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de Eventos realizados Nº de Conferências realizadas Nº de Ações de divulgação realizadas					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Contabilização do nº de eventos / comunicações				
META(S)					
10 Eventos realizados 10 Conferências realizadas 10 Ações de divulgação realizadas					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Desenvolvimento da imagem de marca Divulgação da imagem de marca					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
META(S)					
Imagem de marca desenvolvida Imagem de marca divulgada					

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMUNITÁRIO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.14; MA.15
------------------------------	--------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.03
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.03 Elaboração do Regulamento para a micromobilidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A micromobilidade, com soluções baseadas em veículos de pequenas dimensões, criou uma verdadeira disrupção no modelo de mobilidade de várias cidades. Possibilitando deslocamentos não poluentes, com um esforço físico muito reduzido dada a assistência da propulsão elétrica, e a velocidades altamente competitivas com outros modos concorrentes, a utilização destas novas soluções não está isenta de riscos. Acidentes com peões nos passeios e com outros veículos na faixa de rodagem, por vezes com consequências trágicas, e ocupação indevida do espaço público são consequências frequentes da falta de fiscalização e de regulação na operação destes sistemas.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de um regulamento Municipal para disciplinar a utilização da Micromobilidade partilhada, para bicicletas e trotinetes, nomeadamente nos aspetos que afetem questões de operação do sistema. Este regulamento deverá incidir em aspetos como horários de operação, zonas de estacionamento autorizado, número máximo de veículos, sistema de pagamento, locais de circulação, mecanismo de partilha de dados com o município e outros requisitos relacionados com a logística dos operadores e responsabilidades com a fiscalização.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Redução da ocupação abusiva do espaço público; Redução dos índices de sinistralidade rodoviária.				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Infrações cometidas por ano

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Análise dos Relatórios das forças de segurança
<b>META(S)</b>	

Redução gradual desde o primeiro ano de reporte

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

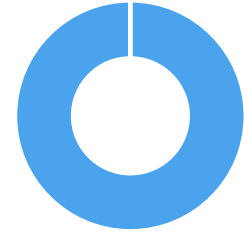
Implementação do Regulamento para a Micromobilidade

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Regulamento implementado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecede: MA.09; MA.12
------------------------------	------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.04
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.04 Melhoria das condições de circulação pedonal</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Apesar dos esforços desenvolvidos para a melhoria das condições de circulação pedonal no município de Ílhavo, em especial daqueles com mobilidade reduzida, foram identificadas diversas barreiras pontuais que dificultam as deslocações a pé. Estas situações verificam-se frequentemente em pontos sensíveis, como os estabelecimentos de ensino, e junto a aglomerados residenciais.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Correção das barreiras identificadas à mobilidade pedonal com a criação de passeios nos arruamentos que não serão destinados à adoção de soluções de coexistência. Nestas intervenções deverá ser tida em consideração a regulamentação em vigor, no que respeita às larguras mínimas do canal pedonal e ao tratamento das interseções.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Aumento dos níveis de segurança da circulação pedonal; Qualificação do espaço público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	10 984 m executados	39%
DE 2 A 5 ANOS	4 177m executados	54%
MAIS QUE 5 ANOS	12 937m executados	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de passeios criados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

28,1 km executados

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

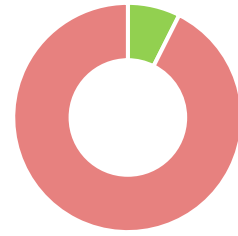
-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	131 808,00 €	1 647 600,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	50 124,00 €	626 550,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	155 244,00 €	1 940 550,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>337 176,00 €</b>	<b>4 214 700,00 €</b>

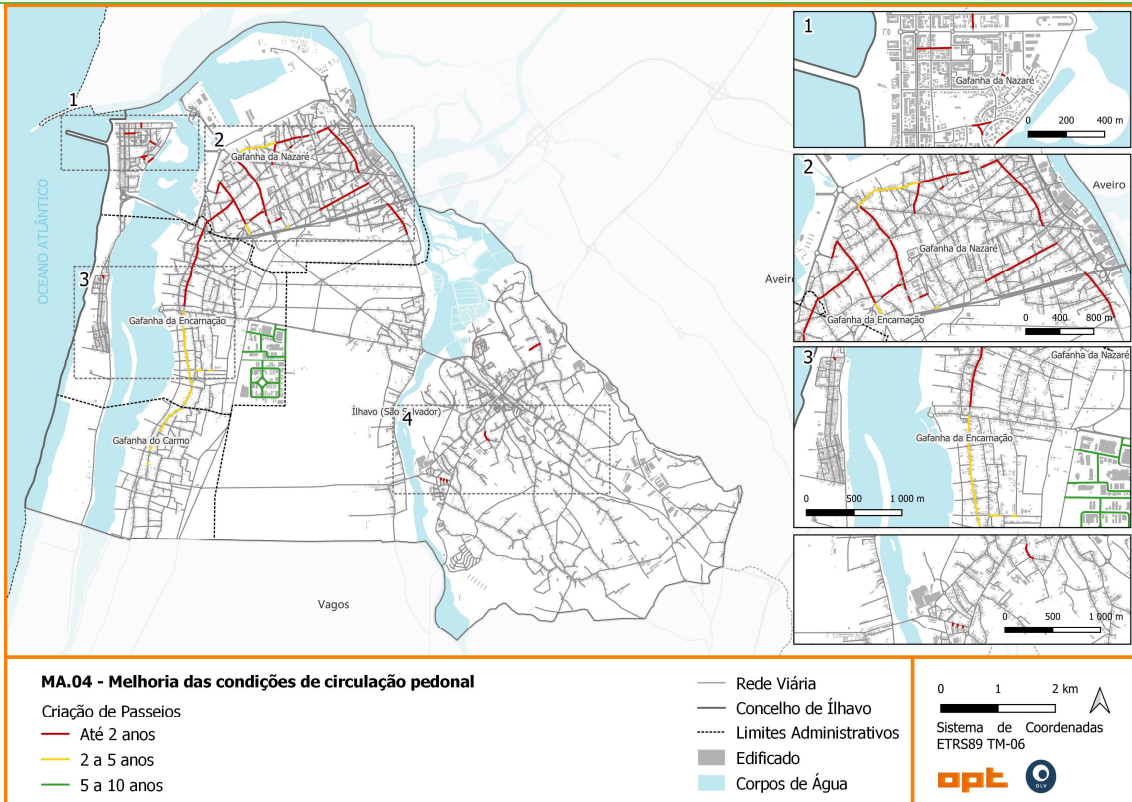


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
<b>CÂMARA MUNICIPAL</b>	100%
<b>COMUNITÁRIO</b>	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precede: MA.01 Interdependência: CI.03; CI.04
------------------------------	--

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

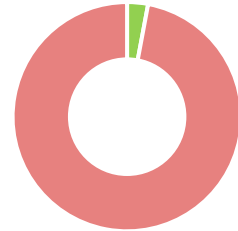
**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.05
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.05 Implementação de medidas de acalmia de tráfego em pontos sensíveis</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As medidas de sobrelevação de passadeiras e a colocação de lombas ou almofadas redutoras de velocidade promovem o abrandamento da circulação automóvel, reduzindo o risco de atropelamentos e tornando o ambiente urbano mais seguro. Por essa razão, este tipo de soluções tem vindo a ganhar peso em diferentes concelhos a nível nacional. Para além das zonas de concentração de habitação, a sua localização deverá também ter em linha de conta a proximidade a grandes geradores de viagens, onde se podem gerar fluxos pedonais mais intensos e, como tal, potenciar situações de risco.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Colocação de medidas de acalmia de tráfego em 65 localizações distintas, divididas entre 10 passadeiras sobrelevadas e 55 lombas redutoras de velocidade um pouco por todo o município, com maior ênfase no núcleo urbano de Ílhavo e da Gafanha da Nazaré. Prevê-se a ação seja executada a curto e médio prazo, sendo dada prioridade à construção das passadeiras sobrelevadas sugeridas.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal pedonal e do transporte público; Qualificação do espaço público; Redução dos índices de sinistralidade rodoviária.				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 10 novas passadeiras sobrelevadas Instalação de 32 lombas redutoras de velocidade			65%	
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de 23 lombas redutoras de velocidade			100%	
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Manutenção regular; Avaliação da necessidade de intervenções deste tipo noutros pontos			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de passadeiras sobrelevadas instaladas; Nº de lombas redutoras de velocidade instaladas					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
META(S)					
10 passadeiras sobrelevadas instaladas; 55 lombas redutoras de velocidade instaladas					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
META(S)					
-					

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	672,00 €	60 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 840,00 €	23 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>2 512,00 €</b>	<b>83 000,00 €</b>

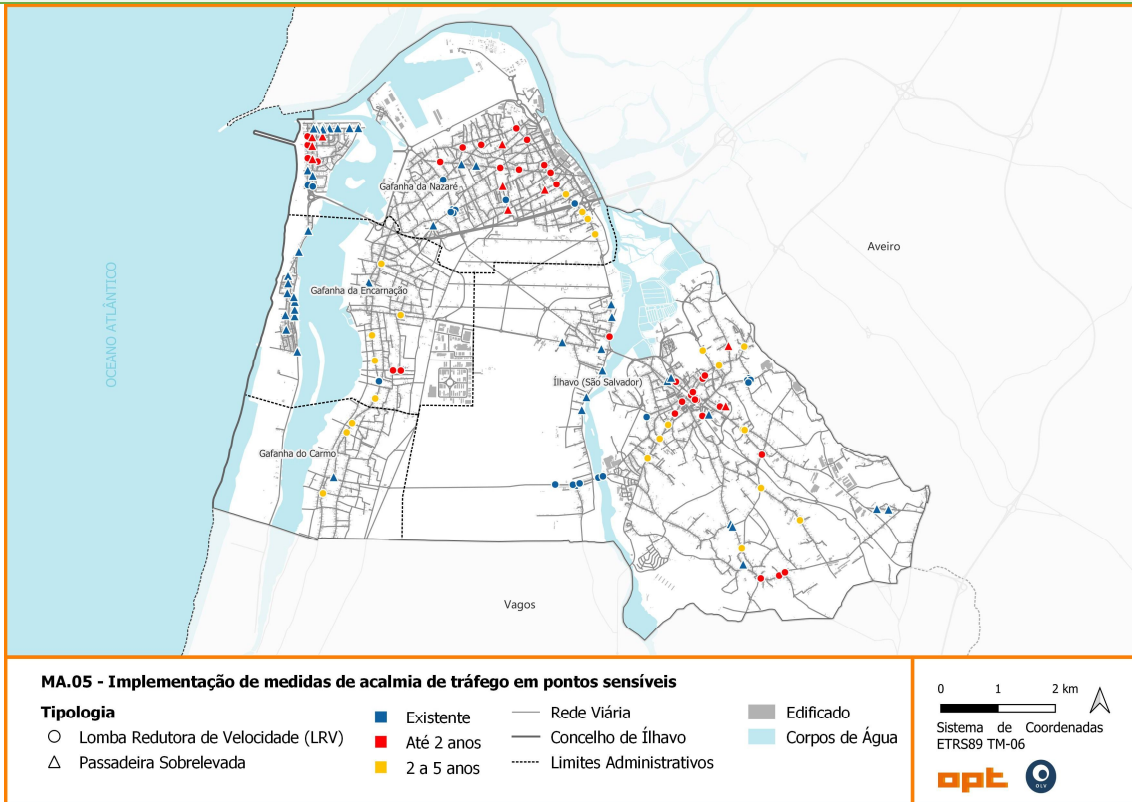


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: CI.03; CI.04
------------------------------	--------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.06
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.06 Expansão da rede ciclável</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Mantendo a tradição de utilização da bicicleta em Ílhavo, é crucial investir na consolidação da rede ciclável existente, expandindo a sua abrangência territorial e corrigindo as deficiências que caracterizam a rede atual. Como tal, a criação de infraestrutura dedicada deve ser a primeira solução para atingir esse fim, caso exista o espaço necessário para a criação de canal dedicado a este modo ativo. Nos casos onde tal não é possível, a implementação de zonas 30 ou coexistência pode servir de sustento à diminuição de velocidade, garantindo maior segurança ao uso deste modo.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Intervenção em cerca de 16km da infraestrutura ciclável existente, procedendo a melhorias na sinalização vertical e na marcação horizontal Execução de 45km de novos troços, através de nova infraestrutura dedicada, garantindo também a integração com a rede de zonas 30 e de coexistência a implementar				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Aumento da quota modal da bicicleta; Melhoria dos índices de acessibilidade ciclável.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Beneficiação de 8,9 km da rede existente Execução de 13,9 km de novos troços	26%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Beneficiação de 5,5 km da rede existente Execução de 19,9 km de novos troços	77%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Beneficiação de 2,0 km da rede existente Execução de 11,2 km de novos troços	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de rede ciclável intervencionada  
Extensão de novos troços executados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

16,3 km intervencionados  
44,9 km executados

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

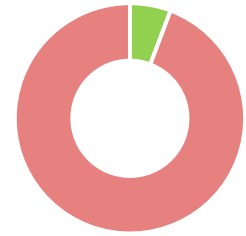
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo CM Abeiro
---------------------------------	------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>		103 825,00 €	1 297 812,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>		228 275,00 €	2 853 439,50 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>		112 975,00 €	1 412 189,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>445 075,00 €</b>	<b>5 563 441,0 €</b>

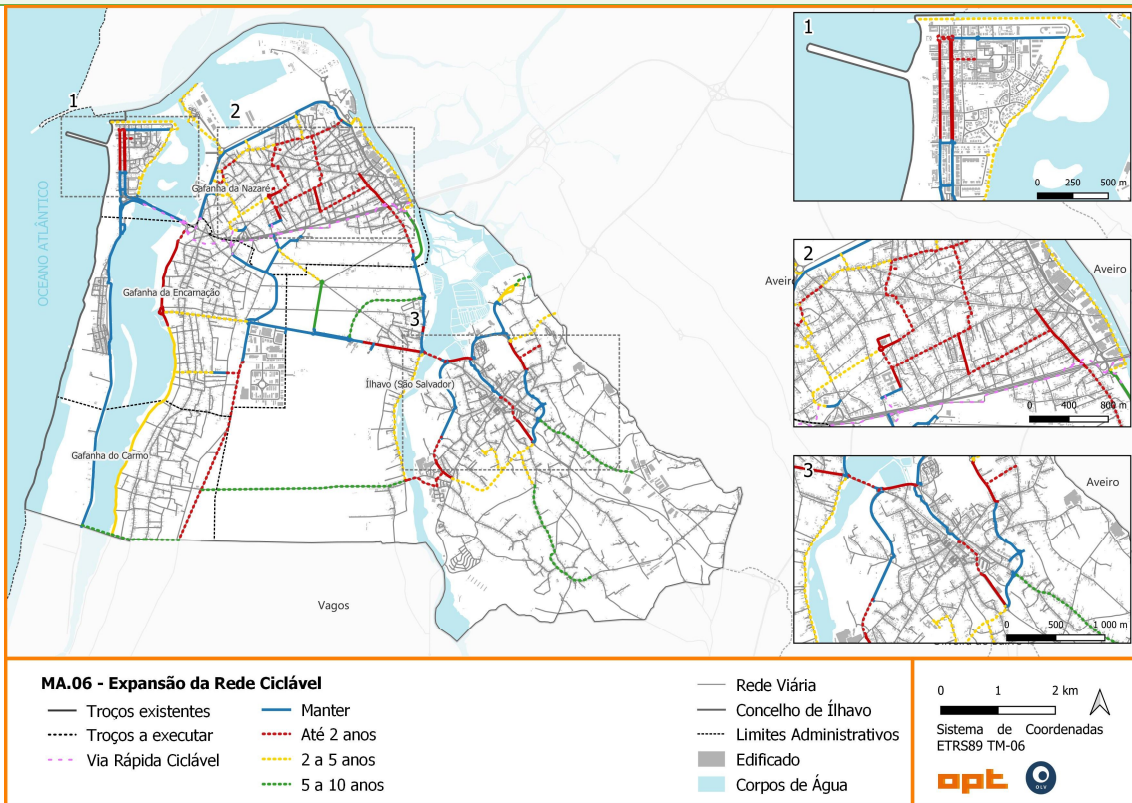


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
<b>CÂMARA MUNICIPAL</b>	15%
<b>COMUNITÁRIO</b>	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.07; MA.08; MA.09; MA.11; MA.16; TP.08; CI.03; CI.04; CI.12 Antecede: MA.08; MA.10; MA.13 Precede: MA.01
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.07
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.07 Reforço da rede para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A criação de uma rede ciclável só poderá garantir sucesso e resultados com a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte à mobilidade ciclável no concelho. Devem existir em nível suficiente para cobrir os vários locais do território, abrangendo equipamentos públicos e grandes geradores de viagens.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de 75 novos pontos de estacionamento, descritos na ação com a implementação prevista ao longo do período de vigência deste PMUS, estando previstos 67 a curto prazo (até 2 anos), e os restantes 8 a médio prazo (2 a 5 anos). Prevê-se ainda a beneficiação de 20 estacionamentos para bicicletas existentes atualmente, porém apenas a médio prazo. Cada ponto deverá conter entre 10 lugares (para equipamentos e serviços) até um máximo de 50 lugares para estabelecimentos de ensino com maiores dimensões, como são caso as Escolas Secundárias.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal da bicicleta; Valorização do espaço público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	65 pontos criados ou intervencionados	70%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	16 pontos criados ou intervencionados	98%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	2 pontos criados ou intervencionados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Pontos de estacionamento criados ou intervencionados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

83 pontos criados ou intervencionados

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

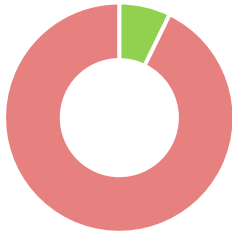
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	3 360,00 €	42 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 320,00 €	16 500,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 500,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>4 680,00 €</b>	<b>60 000,00 €</b>

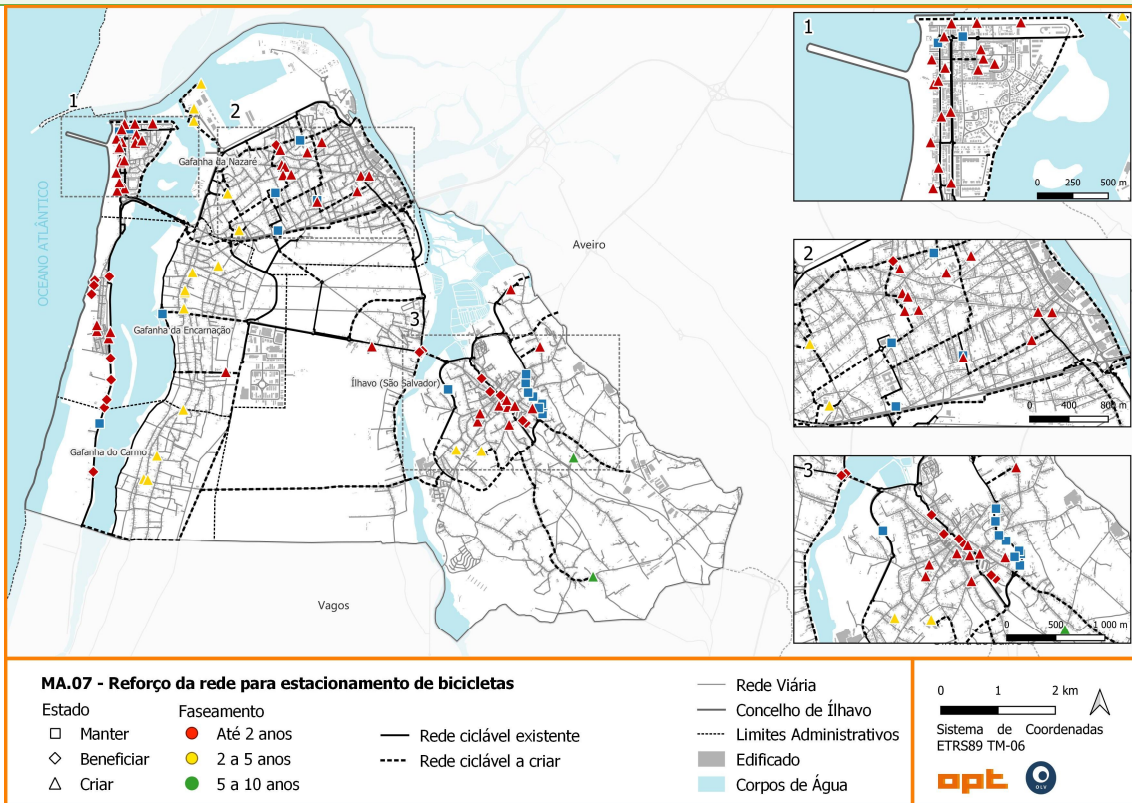


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.06
------------------------------	-------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Baixa	Nº	MA.08
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.08 Implementação de um sistema de sinalética ciclável de orientação em todo o município</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Atualmente existe pouca sinalização viária dedicada para os utilizadores de bicicleta, não existindo ainda uma grande preocupação com a orientação, sendo ainda a mobilidade ciclável ainda guiada pela lógica e código de circulação pensada de raiz para o automóvel. Este, está estruturado pelos percursos mais rápidos e não necessariamente os mais curtos, influenciado pelos sentidos de circulação estabelecidos. Como tal, os percursos exclusivamente cicláveis são muitas vezes ignorados, podendo aumentar a extensão dos percursos. O desenvolvimento de um sistema de circulação ciclável demonstra-se imprescindível para um município que faz deste modo uma das suas imagens de marca				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um sistema de sinalética ciclável, com um estudo prévio para o desenvolvimento de uma marca relacionada com a imagem do município, diagnosticando quais os melhores locais para a sua implementação e os destinos/locais de interesse de maior importância a serem considerados na rede ciclável municipal. O desenvolvimento deste sistema de sinalização encontra-se fortemente articulado com a criação de uma rede ciclável urbana eficiente. Como tal, nas principais interseções da rede ciclável deverão ser implementados elementos de sinalização direcional, indicando os principais destinos e distâncias (em metros ou minutos) a percorrer.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal ciclável; Aumento dos níveis de segurança da circulação ciclável; Qualificação do espaço público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	-	0%
MAIS QUE 5 ANOS	Implementação do sistema de sinalização	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Implementação do sistema

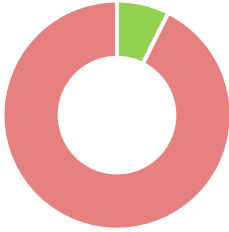
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

Sistema implementado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	4 000,00 €	50 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>4 000,00 €</b>	<b>50 000,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.09; MA.10; MA.16 Precede: MA.06
------------------------------	---

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.09
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.09 Implementação da rede regional de bicicletas partilhadas biCIRA</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O Sistema biCIRA revelou-se, desde a sua criação, uma alternativa fiável e de utilização crescente entre os utilizadores do município de Ílhavo. Existe por isso a pretensão de expansão do sistema, de forma a colmatar falhas na cobertura e garantir maiores níveis de oferta entre os cidadãos, promovendo a atração de novos utilizadores.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Reforço do sistema biCIRA com a colocação de estações para bicicletas elétricas partilhadas no território ilhavense, olhando para os grandes centros, junto de grandes geradores no centro da cidade e polos habitacionais. Pretende-se a extensão da atual abrangência da rede Buga, pretendendo-se que o biCIRA possa ser utilizado, não só em toda a Gafanha da Nazaré, mas também na Praia da Barra, Costa Nova do Prado e o centro urbano de Ílhavo (São Salvador)				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal da bicicleta; Redução da utilização do automóvel; Redução dos índices de sinistralidade rodoviária.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	-	0%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução de 7 docas	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Número de docas implementadas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

7 docas implementadas

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

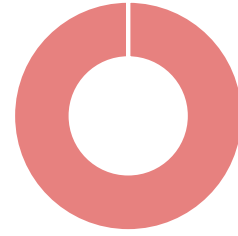
Implementação do sistema

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Sistema implementado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo CIRA
---------------------------------	-------------------

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	210 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>210 000,00 €</b>

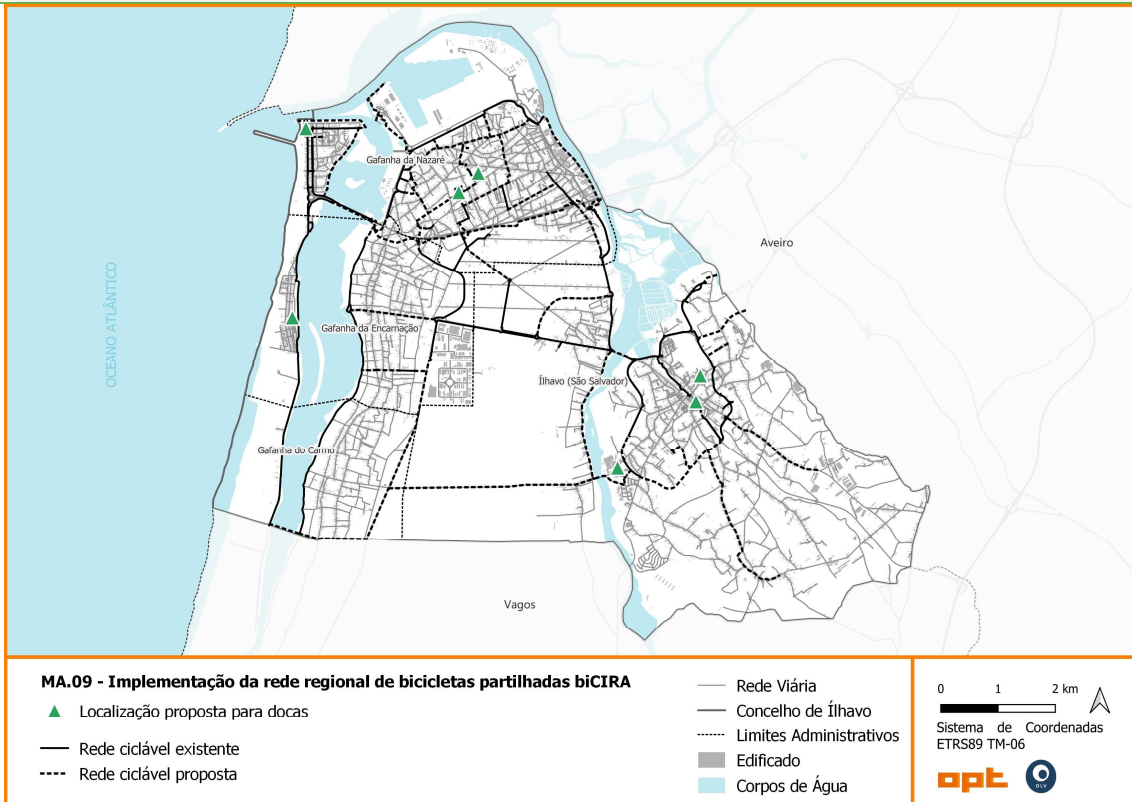


<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precede: MA.03; MA.06 Interdependência: MA.08; MA.10; MA.16
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Baixa	Nº	MA.10
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.10 Criação de um novo atravessamento, exclusivo aos modos ativos, entre o Jardim Oudinot e a Praia da Barra</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A diferença entre cotas e declives acentuados fazem com que a cidade se torne menos atrativa para a utilização de modos ativo, em especial no caso das deslocações pedonais. A cidade de Ílhavo apresenta uma zona baixa da cidade algo segregada da sua zona alta, onde se encontra a maioria dos equipamentos e serviços necessários pela maioria dos cidadãos. A aproximação dos destinos e a redução do esforço nas deslocações pode ser conseguida com o recurso à instalação de meios mecânicos no espaço público, como elevadores e escadas rolantes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um atravessamento sobre a ria de Aveiro, entre a Praia da Barra e o Jardim Oudinot, na Gafanha da Nazaré, para uso exclusivo de Modos Ativos, com uma extensão aproximada de 250m.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal dos modos ativos; Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	-	7%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução do atravessamento	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-	
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>	

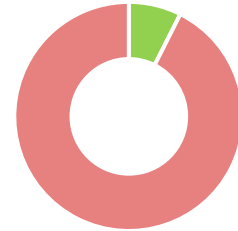
Construção da ligação

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Ligação construída

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	436 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	5 450 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>436 000,00 €</b>	<b>5 450 000,00 €</b>

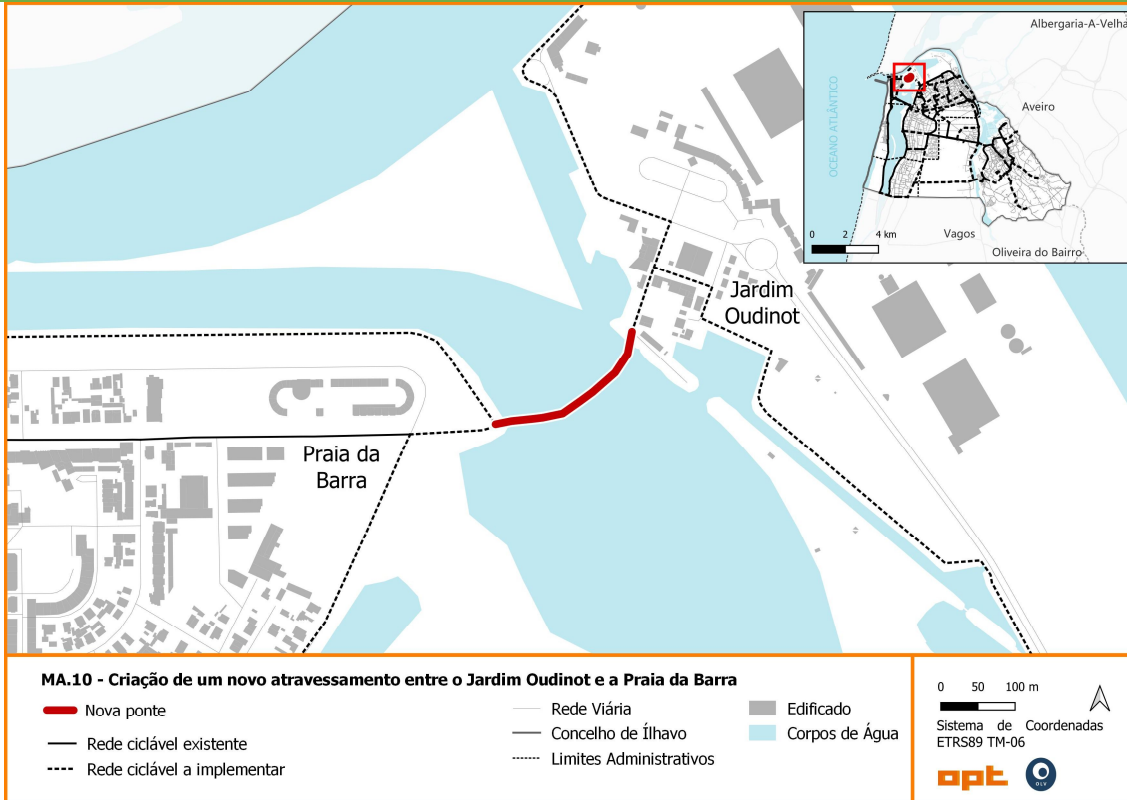


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precede: MA.06 Interdependência: MA.08; MA.16
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.11
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.11 Implementação de um projeto em grande escala de Urbanismo Tático na Gafanha da Nazaré com vista à criação de zonas de vizinhança</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O Urbanismo Tático é uma vertente que surgiu nos Estados Unidos, formalmente no início da segunda década do século XXI, com o objetivo de testar diferentes soluções de intervenção no espaço público, sendo estas temporárias e de baixo custo, imprimindo uma mudança funcional no território que implica uma adaptação do comportamento humano a novas situações. Dada a sua flexibilidade, o Urbanismo Tático é frequentemente utilizado como forma de testar soluções de acalmia de tráfego e de revitalização do espaço público, promovendo a criação de espaços de socialização e o encontro das pessoas nas praças públicas, ruas e outros locais, retirando protagonismo ao automóvel.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de um estudo para análise das principais limitações e potencialidades dentro da área de estudo, seguindo-se a definição dos principais objetivos da intervenção. Nesta fase poderão ser definidos elementos como a tipologia do desenho e mobiliário urbano a implementar, alterações de sentido de circulação e/ou distribuição do estacionamento, bem como de quaisquer iniciativas de carácter lúdico que possam vir a promover. É essencial que a população seja envolvida, não só para avaliar a aceitação do projeto, mas também para dar sugestões e ajustes. Deve ser desenhado um plano de acompanhamento, definindo momentos e critérios de avaliação. No final de cada projeto, mediante os resultados, é decidida a conversão em intervenção permanente ou reversão para a condição inicial.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal pedonal; Valorização do espaço público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	4 projetos piloto implementados	49%
DE 2 A 5 ANOS	6 projetos piloto implementados	68%
MAIS QUE 5 ANOS	10 projetos piloto implementados	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de projetos piloto implementados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

10 projetos piloto implementados

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

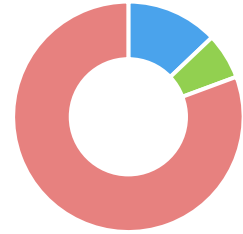
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	6 000,00 €	50 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	4 000,00 €	25 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €		50 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>10 000,00 €</b>	<b>125 000,00 €</b>

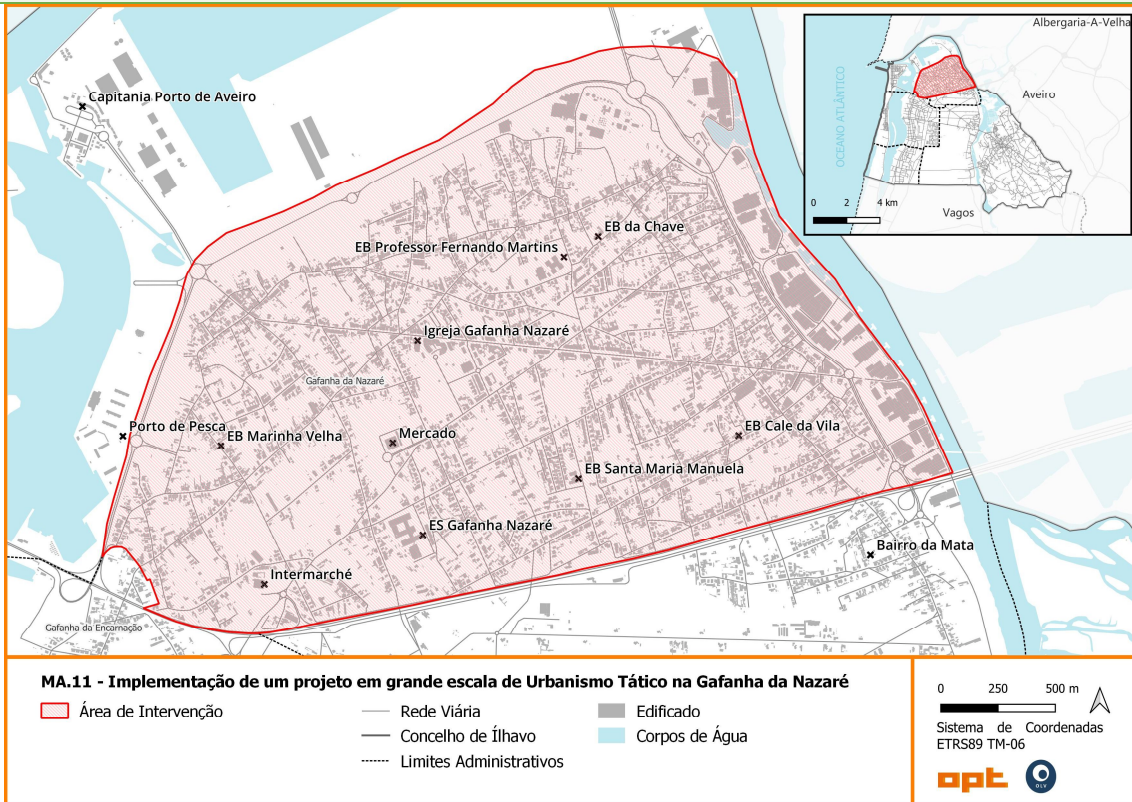


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.06; CI.03; CI.04; CI.11
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Baixa	Nº	MA.12
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.12 Implementação do sistema de micromobilidade partilhada</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A micromobilidade tem vindo a ganhar força em várias áreas urbanas com algumas soluções consideradas, fornecendo alternativas à deslocação à população, em especial em deslocações de curta, a um custo relativamente reduzido e com um impacto ambiental residual, dada a adoção de soluções de propulsão elétrica. As trotinetes partilhadas assumem-se como a principal forma de materialização destas soluções, existindo atualmente vários operadores no mercado, com presença em várias áreas urbanas.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Colocação de um sistema de micromobilidade partilhada através a criação de uma concessão de uma empresa com especialidade no ramo. Ao município competirá a instalação de 14 pontos de estacionamento de trotinetes, através de sinalização apropriada, distribuídos no território central de Ílhavo, num projeto piloto experimental que avaliará a adesão e o potencial de crescimento da implementação das trotinetes no território de Ílhavo.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Redução da utilização do automóvel; Redução dos índices de sinistralidade rodoviária.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do projeto piloto	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Implementação do sistema	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de utilizadores anuais

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Reporte dos dados do operador
-------------------------------	-------------------------------

**META(S)**

Nº crescente de utilizadores anuais

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

Implementação do sistema

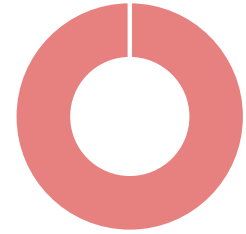
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

Sistema implementado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Operador do sistema de micromobilidade
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>10 000,00 €</b>

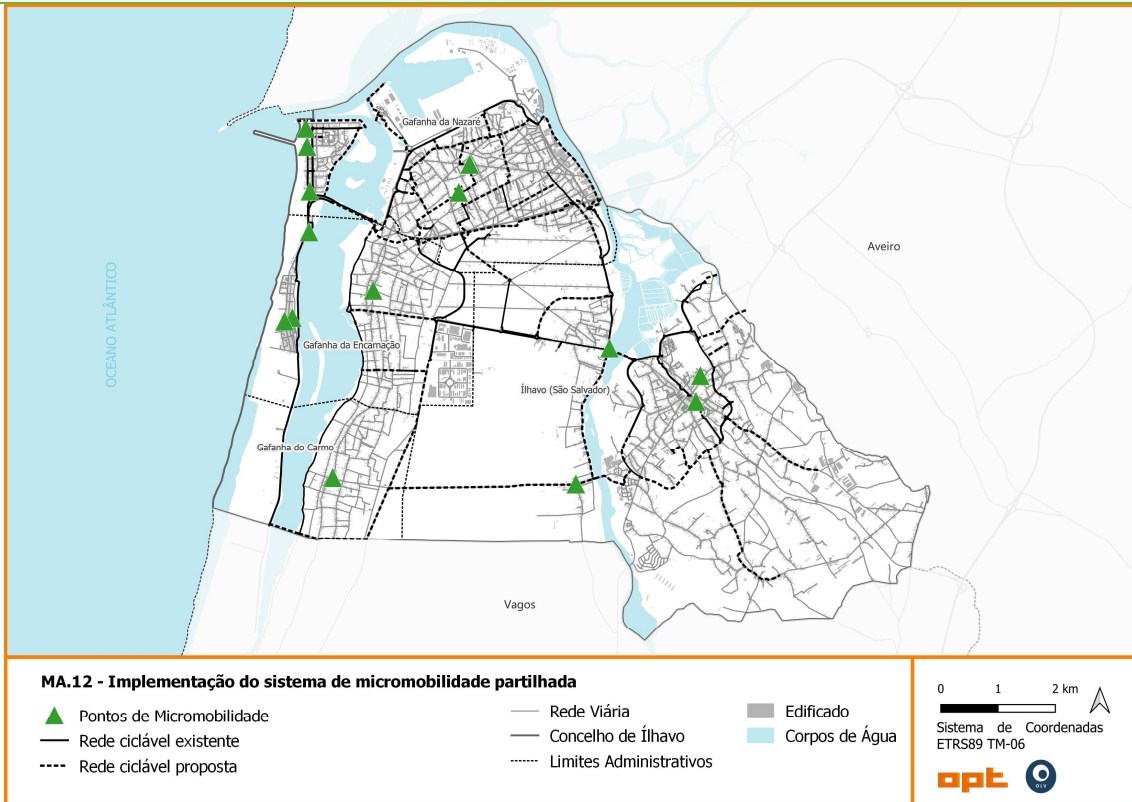


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precede: MA.03
------------------------------	----------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Baixa	Nº	MA.13
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.13 Implementação de uma rede de contadores de bicicletas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A monitorização do sucesso de investimentos surge de várias formas, sendo que a coleta de dados para análise posterior é de importante consideração, nomeadamente no que aos padrões de mobilidade dizem respeito. Atualmente, existem soluções tecnológicas que permitem avaliar, em tempo real a utilização de vários modos como bicicleta, trotinetes, peões e outros modos ativos, sendo úteis para avaliar tendências de utilização ao longo de todo o ano.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de contadores em pontos estratégicos da rede ciclável, com 9 localizações na rede ao longo das ligações transversais do município, principalmente desde Aveiro, Gafanha da Nazaré, até à Praia da Barra e Costa Nova do Prado, e ainda a norte de São Salvador, Gafanha de Aquém e Zona Industrial da Mota. Estes equipamentos permitirão monitorizar a passagem nas várias direções, contabilizando a passagem de ciclistas e até peões, avaliando, em tempo real, o grau de adesão da população à mobilidade sustentável.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Conhecimento atualizado dos padrões de utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de 7 contadores de bicicletas	88%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de 1 contador de bicicletas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº contadores de bicicletas instalados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

8 contadores de bicicletas instalados

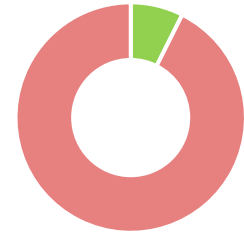
#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-
---

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	8 400,00 €	105 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 200,00 €	15 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 600,00 €</b>	<b>120 000,00 €</b>

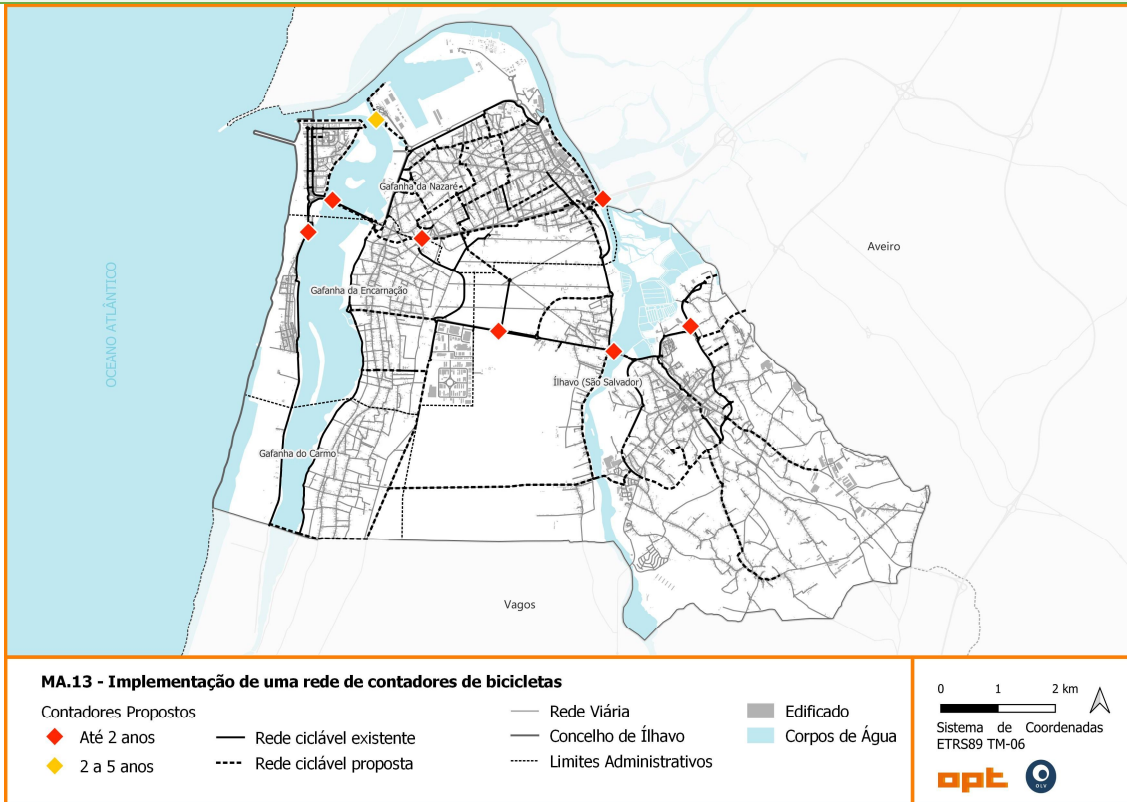


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precede: MA.06
------------------------------	----------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.14
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.14 Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedibus e Bikebus) pela população escolar</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A promoção de hábitos de mobilidade sustentável desde a infância é reconhecida internacionalmente como tendo os impactos mais profundos a longo prazo. A comunidade escolar é entendida como sendo público-alvo para a implementação de uma campanha de sensibilização em grande escala com o objetivo de promover a utilização dos modos ativos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de campanhas de promoção dos modos pedonais e ciclável junto da população escolar, nos vários ciclos (do 1º ao Secundário). Para cada ciclo escolar existem propostas para campanhas dinâmicas, olhando à idade de cada um dos envolvidos. Destes são exemplos campanhas vocacionadas à aprendizagem sobre o código da estrada nas escolas e a sensibilização de docentes, encarregados de educação e estudantes, qualquer que seja o grau de escolaridade, iniciativas de "pedibus" e "bikebus" e a implementação de um sistema de aluguer de bicicletas, em regime anual.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Aumento da utilização dos modos ativos pela população escolar; Redução da utilização do automóvel; Redução dos índices de congestionamento junto aos estabelecimentos de ensino.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos;  
Nº de estudantes utilizadores dos modos ativos nos movimentos pendulares

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Realização de inquéritos escolares anuais
-------------------------------	---

#### META(S)

10 campanhas realizadas;  
2000 estudantes utilizadores de modos ativos nos movimentos pendulares

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

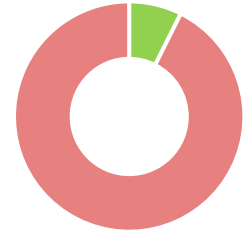
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Agrupamentos escolares
---------------------------------	--------------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 600,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	2 400,00 €	30 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	4 000,00 €	50 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>8 000,00 €</b>	<b>100 000,00 €</b>

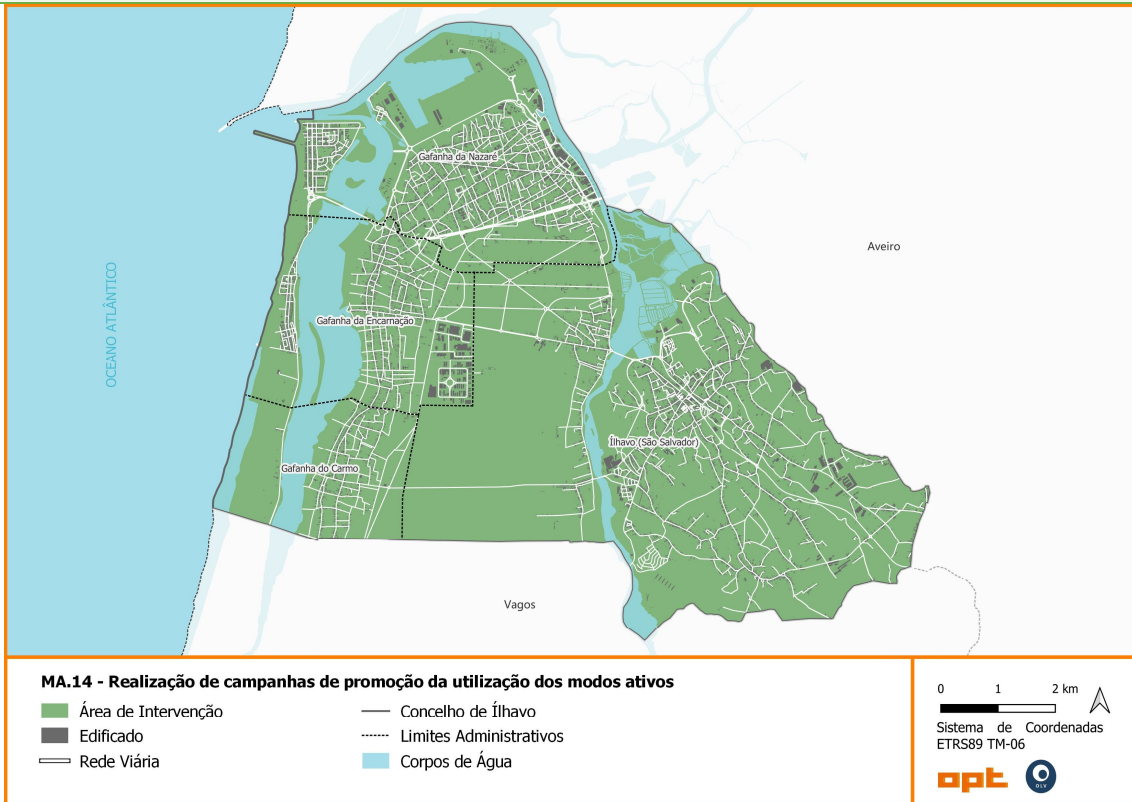


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.02
------------------------------	-------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.15
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.15 Criação de um programa de incentivos municipais para as empresas que promovam a mobilidade ciclável</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Sendo Ílhavo um município com vários polos industriais de relevância, sendo estes geradores de viagens e agregadores de emprego, é importante que este PMUS, com uma vigência que pretende cobrir a próxima década de investimentos na mobilidade do território, possa mudar a mentalidade de quem se desloca para o local de trabalho diariamente. Pretende-se a sensibilização de entidades empregadores e da população que trabalha nas diferentes Zonas Industriais e Parques Empresariais, para que vejam a bicicleta como uma alternativa válida para os seus movimentos pendulares.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um programa de incentivos entre o município e as empresas aderentes, podendo traduzir-se, por exemplo, em benefícios fiscais ou oferta de bicicletas, sendo outra das alternativas para a execução desta ação. Estas campanhas estão dependentes do reconhecimento dos níveis de segurança da bicicleta no território, encontrando-se assim fortemente dependente dos investimentos propostos para a expansão da rede ciclável, para a implementação de medidas de acalmia de tráfego.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Aumento da utilização dos modos ativos pela população ativa; Redução da utilização do automóvel; Redução dos índices de congestionamento junto às zonas de atividades económicas.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação do programa	20%
DE 2 A 5 ANOS	Execução do programa	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução do programa	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

-

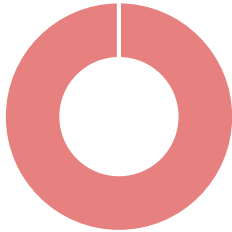
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

**META(S)**

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Associação Empresarial de Ílhavo
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	15 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	25 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>50 000,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMUNITÁRIO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.02
------------------------------	-------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.16
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.16 Criação de uma "via rápida ciclável" de ligação entre a Praia da Barra e Aveiro</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As "vias rápidas cicláveis", também designadas como "autoestradas cicláveis", constituem infraestrutura ciclável destinada ao tráfego de longa distância, que permite velocidades de circulação superiores às normalmente praticadas na infraestrutura corrente ciclável. Este termo surge pela primeira vez nos Países Baixos na década de 1980, sendo um dos seus objetivos a utilização da bicicleta para as maiores deslocamentos. A criação de uma infraestrutura deste tipo ancora-se no elevado potencial ciclável do concelho, assim como o número de movimentos pendulares entre Ílhavo e Aveiro.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de uma "via rápida ciclável" que prevê um traçado com cerca de 9,1km de extensão, já incluindo os diversos ramais de ligação à rede ciclável do concelho. Inicialmente a ligação será estabelecida entre o limite a nascente do concelho, junto às instalações da FRIP e a ponte da Barra. Dada a existência de vários nós de ligação da autoestrada A25 este primeiro troço inclui ainda 5,8km de troços sobrelevados. Numa segunda fase, e devido às limitações do canal ciclável na Ponte da Barra, propõe-se a criação de uma nova ligação paralela a este atravessamento, aumentando assim a segurança e o conforto na ligação entre estas duas margens da ria.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Aumento da utilização da bicicleta				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	6%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da 1ª fase da ligação	76%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução da 2ª fase da ligação	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão da via rápida executada

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

9,1km de via rápida ciclável executada

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

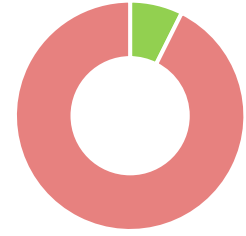
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	--

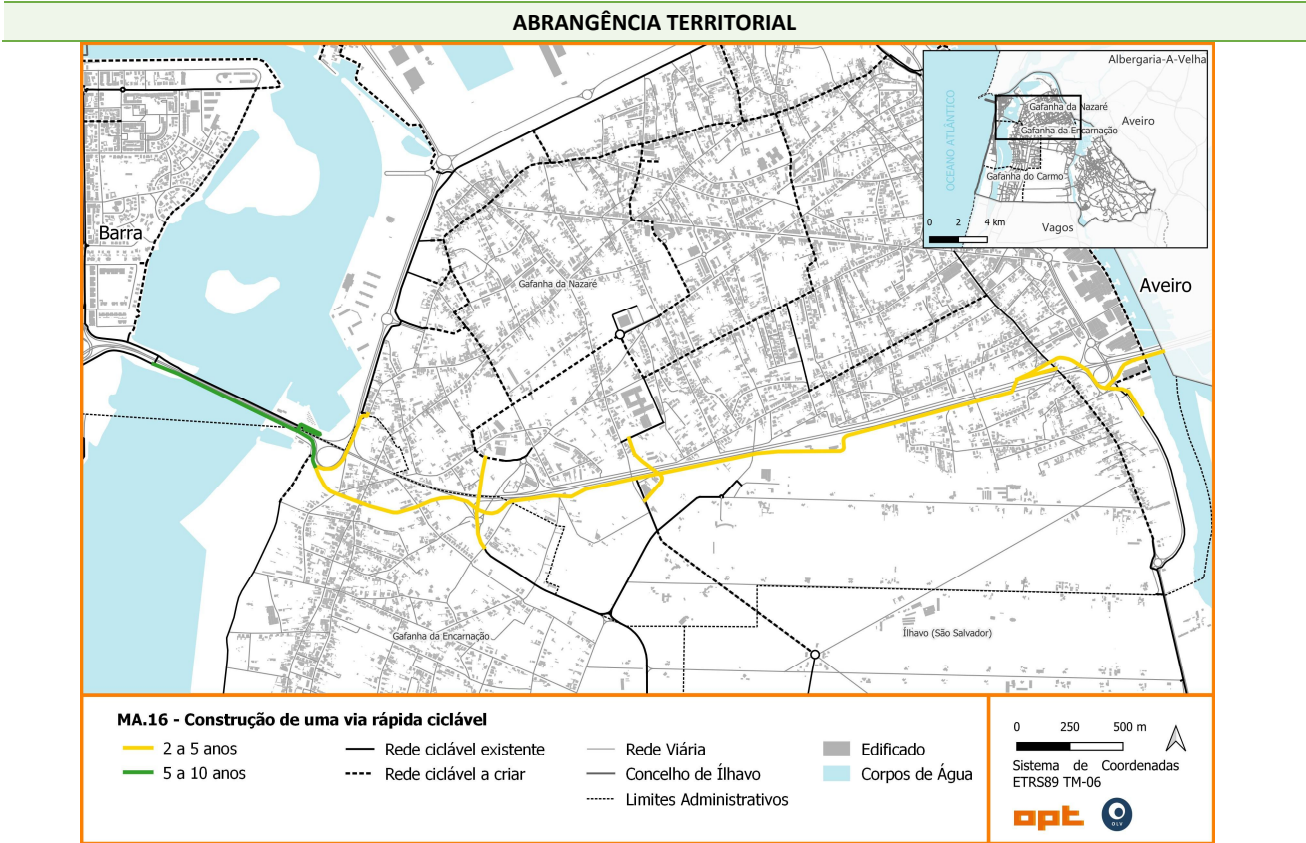
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	613 178,43 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	211 680,00 €	7 664 730,40 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	2 646 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>824 858,43 €</b>	<b>10 310 730,40 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMUNITÁRIO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.06; MA.08; MA.09; MA.10
------------------------------	--

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



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.01
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.01 Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede <i>Busway</i> no município de Ílhavo</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Um sistema de transporte público de sucesso é caracterizado pela satisfação das necessidades dos seus utilizadores, ligando eficientemente os principais polos de procura. O processo de diagnóstico identificou um conjunto de ineficiências associadas à operação da <i>Busway</i> , passando pela ausência de cobertura de alguns dos principais polos geradores de viagens do concelho e um sistema tarifário, definido numa base quilométrica, que reforça as assimetrias entre a cidade central e os territórios periféricos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de um estudo para melhoria da oferta disponibilizada pela <i>Busway</i> , procurando o ajuste das frequências das linhas com maior procura, a cobertura dos grandes geradores de viagens, o ajuste da dimensão dos veículos à procura, a coordenação dos horários para facilitar os transbordos e a simplificação do tarifário. Este estudo deverá ser articulado pela CIRA e financiado pelos diversos municípios que a constituem.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Redução dos índices de congestionamento.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Elaboração do estudo	50%
DE 2 A 5 ANOS	-	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Revisão do estudo e implementação das alterações	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de revisões do estudo

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Realização de 1 revisão ao estudo

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

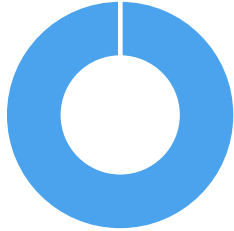
Realização do estudo

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Estudo concluído e apresentado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA; Restantes municípios da CIRA; Busway
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>40 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

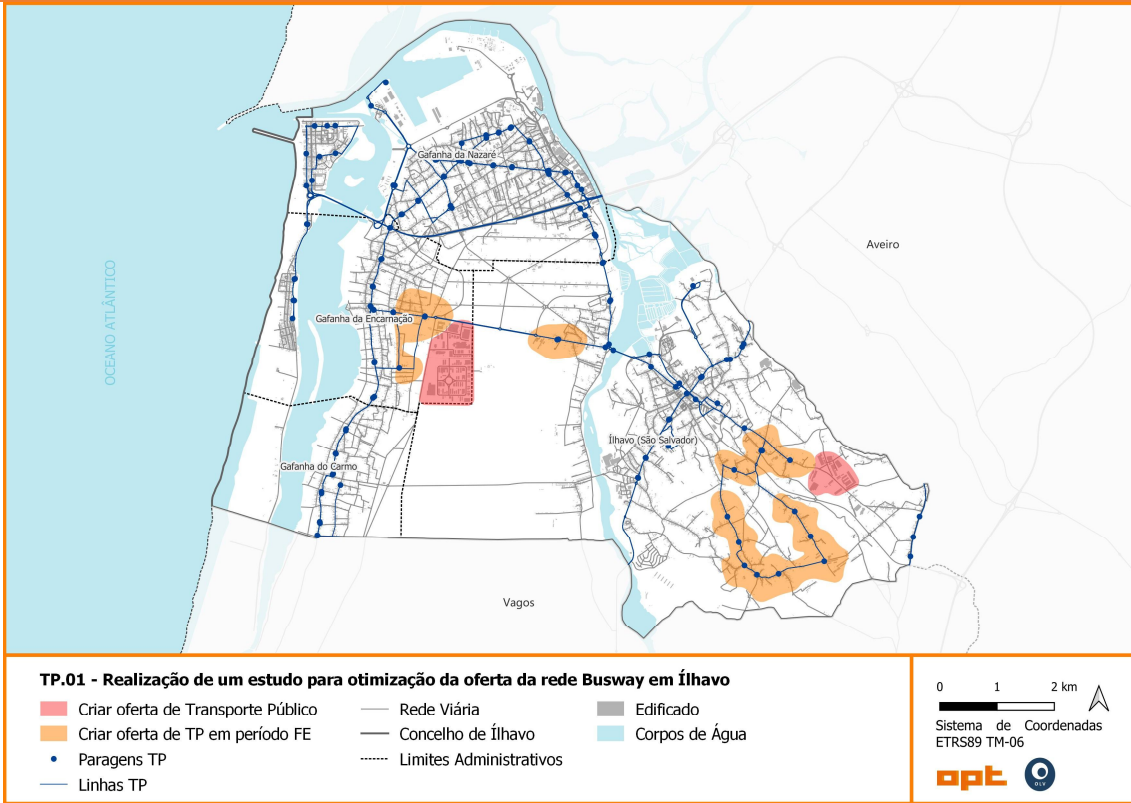


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.02; TP.03; TP.04; TP.05; TP.06; TP.07; TP.08; TP.09
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.02
AÇÃO	<b>TP.02 Realização de um inquérito de satisfação aos utilizadores da rede da Busway no município de Ílhavo</b>				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Uma das melhores formas de avaliar a qualidade de um serviço de Transporte Público passa por conhecer a opinião dos utilizadores. Através da elaboração de inquéritos de satisfação regulares é possível recolher informação relativa a um grande número de fatores com impacto na experiência do utilizador, como é o caso da pontualidade, regularidade, conforto, limpeza, segurança, informação ao público, entre outros. A recolha desta informação permite, através da identificação de padrões e tendências, delinear de seguida um plano de intervenção.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de inquéritos nos meios de transporte do município, nomeadamente na rede da Busway para compreender quais as necessidades de melhoria do serviço e os níveis de satisfação, conforto e segurança dos utilizadores atuais, compreendendo ainda o que poderá trazer novos utilizadores no futuro. O modelo do inquérito deverá ser definido de acordo com as boas práticas em vigor, devendo a amostra selecionada ser estatisticamente significativa para o universo de utilizadores dos dois sistemas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Maior incentivo para a utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Aumento da qualidade do serviço entre os modos de transporte público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	20%
DE 2 A 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de inquéritos de satisfação realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
<b>META(S)</b>	

5 inquéritos de satisfação realizados

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Nível de satisfação dos utilizadores do Transporte Público

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação dos questionários direcionados aos utilizadores do Transporte Público
<b>META(S)</b>	

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA; Restantes municípios da CIRA; Busway
---------------------------------	---

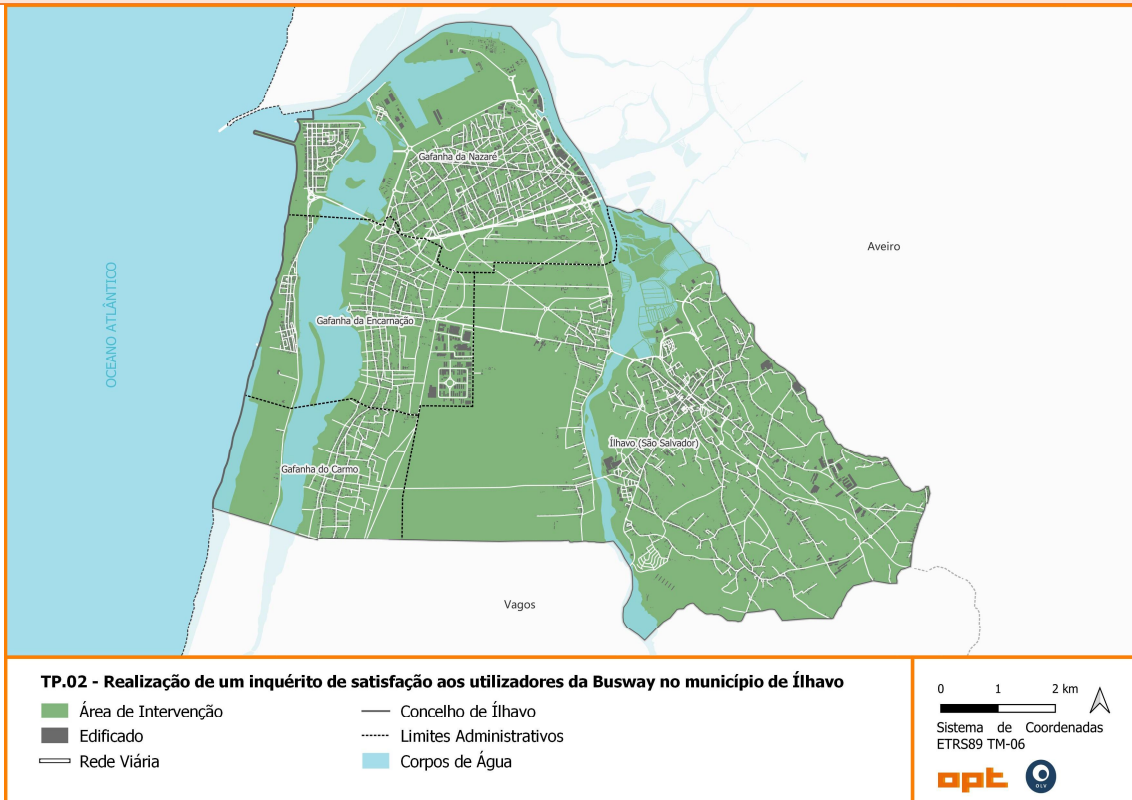
<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
CÂMARA MUNICIPAL	-
COMPARTICIPAÇÃO	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.01; TP.10
------------------------------	--------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.03
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.03 Realização de um estudo de viabilidade para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária para o transporte de passageiros</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Apesar da existência de infraestrutura ferroviária no concelho de Ílhavo, atualmente esta é apenas utilizada por comboios de mercadorias para alimentar o Porto de Aveiro. Dada a ligação à linha do Norte, no concelho de Aveiro, e o facto de se aproximar de alguns dos mais importantes polos de emprego de Ílhavo, esta ação define a necessidade de elaboração de um estudo com vista a avaliar o potencial de uso do serviço ferroviário como serviço direcionado à deslocação de passageiros.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Estudo para averiguar a possibilidade de abertura da linha ferroviária existente no concelho de Ílhavo ao serviço de transporte de passageiros, estudando o estado atual da mesma e a viabilidade de garantir um serviço que funcione em conformidade e interligado ao atual serviço de transporte de mercadorias, que é prioritário e que se realiza para e a partir do Porto de Aveiro. Deve ser analisada a possibilidade e estudada a oferta possível, localização de estações, janela horária e composições a serem utilizadas para o serviço.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Avaliação do potencial de utilização da ferrovia para transporte de passageiros				

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

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

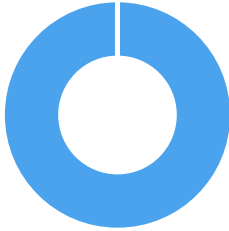
Realização do estudo

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Estudo concluído e apresentado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Porto de Aveiro; CIRA; Município de Aveiro; CP; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	70 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>70 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

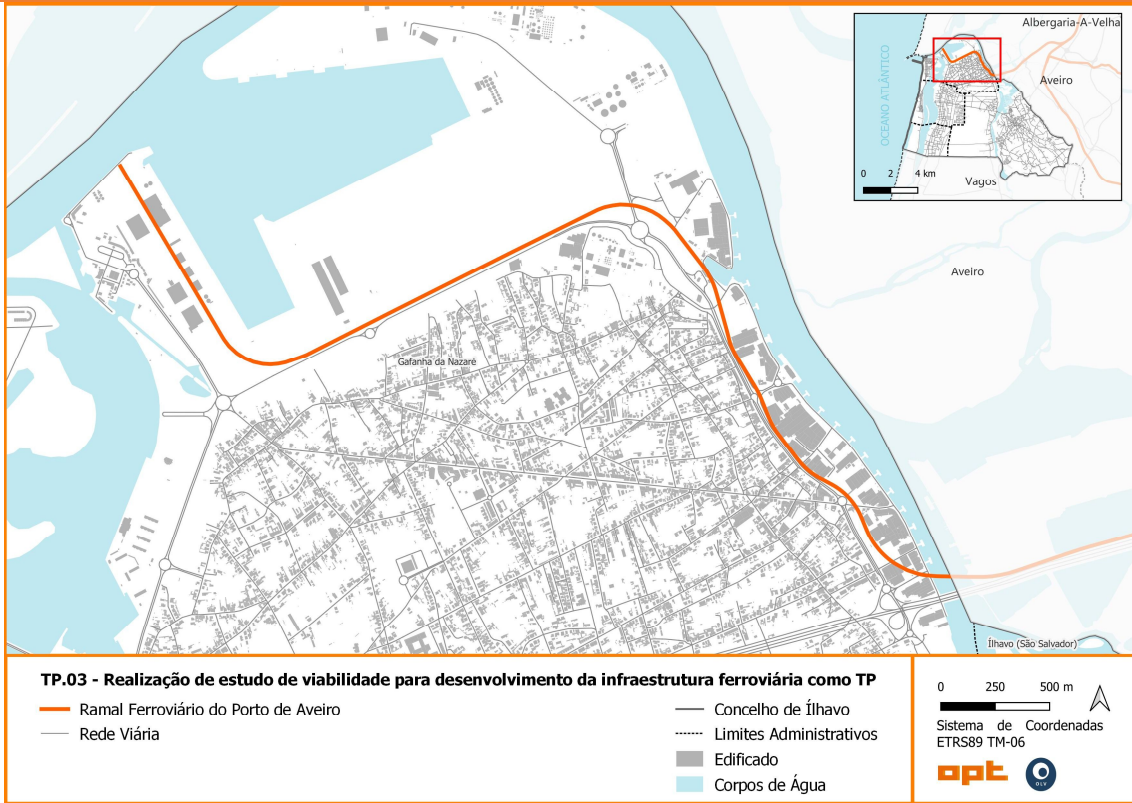


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.01
------------------------------	-------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.04
AÇÃO	<b>TP.04 Promoção de um serviço de TPF para servir zonas sem oferta de TP ou com oferta reduzida</b>				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O Transporte Público Flexível (TPF), ou transporte a pedido, é uma solução desenhada para adaptar às preferências dos utilizadores, sendo utilizado em territórios de baixa densidade, onde o transporte regular não apresenta viabilidade económica. Os utilizadores requisitam previamente o transporte para determinado horário. Partindo desses pedidos, o operador articula as rotas e frequências de forma que a resposta permita não só satisfazer a procura, mas também reduzir os custos de operação.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de um sistema de TPF em áreas onde a oferta de Transporte Público é inexistente ou muito baixa. É importante identificar, em conjunto com a possibilidade de reestruturar algumas rotas do serviço de transporte público regular, as possibilidades de expansão do serviço de transporte flexível a estes territórios, podendo ser criada uma tipologia distinta daquela já existente, oferecendo um serviço com maior frequência ou com maior flexibilidade nas rotas. Ao mesmo tempo deverão ser estudadas formas de melhorar a flexibilidade do serviço, possibilitando a receção de reservas de último minuto ou a comunicação de avisos aos clientes de incidentes ou problemas na reserva efetuada. O objetivo final será garantir que uma parcela significativa da população do concelho se encontre coberta por serviços de transporte público, quer regular, quer flexível.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público; Acréscimo anual na utilização do serviço TPF; Redução da utilização do automóvel.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação do sistema	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de Serviços mensais realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Dados de utilização do serviço
META(S)	

Nº crescente de serviços mensais realizados

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

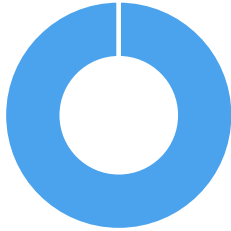
Implementação do serviço TPF

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Serviço implementado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA; Busway
---------------------------------	-------------------------

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>50 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

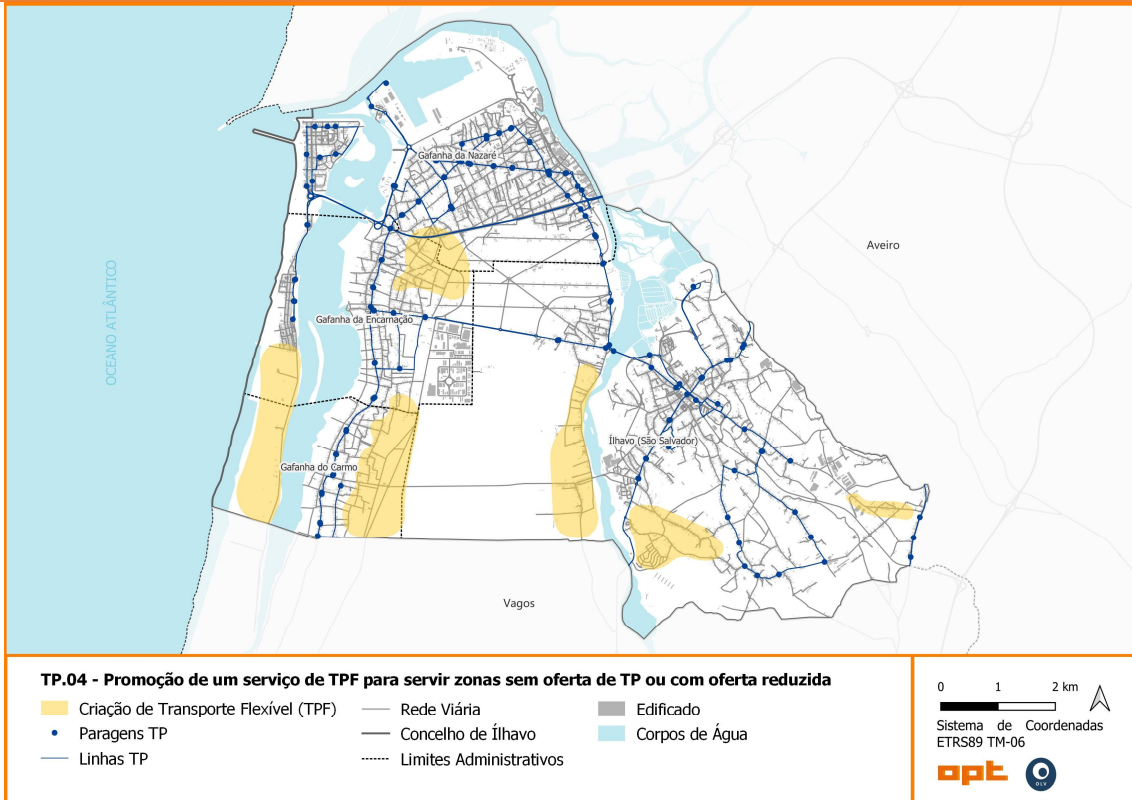


<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
<b>CÂMARA MUNICIPAL</b>	15%
<b>COMPARTICIPAÇÃO</b>	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.01
------------------------------	-------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.05
<b>AÇÃO</b>	TP.05 Criação de um shuttle de ligação às praias				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O diagnóstico do atual PMUS em elaboração identificou uma elevada pressão automóvel nas zonas envolventes às praias, nomeadamente na Praia da Barra e na Costa Nova do Prado, principalmente em época balnear. Desde o elevado congestionamento, que provocam filas automóveis até aos municípios vizinhos, até ao estacionamento indevido ou ilegal, são inúmeras as razões que demonstram a necessidade de serem encontradas soluções que permitam reduzir a pressão automóvel nesta região, tornando-a mais atrativa, quer para quem nela habita, quer para quem a visita.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um shuttle de ligação às praias, dispondo entre dois tipos de serviço, sendo um entre a Gafanha da Nazaré e a Praia da Barra e o outro a partir da Gafanha da Nazaré, porém com destino à Costa Nova do Prado. Deve ser garantido um serviço ao longo de todo o dia, com maiores frequências nos períodos da manhã, almoço e final da tarde. Numa fase inicial a frequência deverá ser conforme as necessidades de procura que se forem verificando.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público; Redução dos índices de congestionamento na época balnear, em direção às praias.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Construção do estacionamento	93%
DE 2 A 5 ANOS	Operação do serviço	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Operação do serviço	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de passageiros transportados por ano

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

10000 passageiros transportados por ano

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

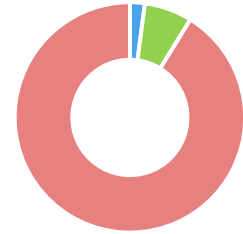
Construção do parque de estacionamento;  
Implementação do shuttle

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Parque de estacionamento construído;  
Shuttle implementado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

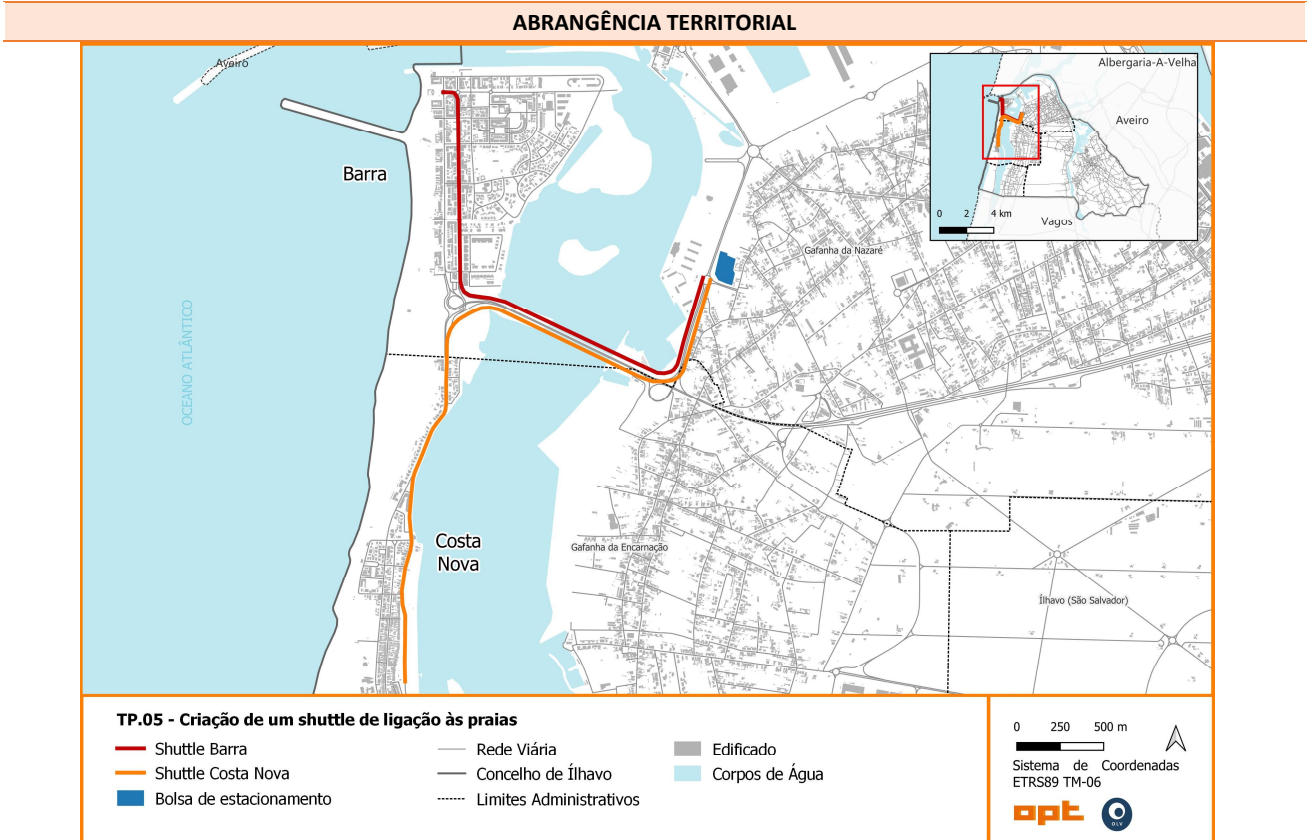
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	10 000,00 €	32 000,00 €	400 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	25 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>10 000,00 €</b>	<b>32 000,00 €</b>	<b>435 000,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.01 Precede: CI.07; CI.09
------------------------------	--

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



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.06
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.06 Melhoria das condições de espera e acesso às paragens de TP</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As paragens ou abrigos são a imagem de todo e qualquer serviço de transporte público, sendo basilares na experiência do utilizador, quer sejam os que utilizam com regularidade, quer na decisão de potenciais utilizadores futuros. A melhoria na qualidade do serviço prestado deve, antes de qualquer aumento na velocidade do transporte ou frequências do mesmo, passar pelas condições de espera e de acesso às paragens, garantindo as melhores condições para quem aposta nesta alternativa, sendo também disso exemplo a criação de interfaces intermodais.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Intervenção em 132 paragens, com alterações intercaladas com instalação de postaletes, abrigos, informação ao público, bem como a substituição de abrigos degradados. A ação pretende dar maior visibilidade à rede de transporte pública, tornando-a mais presente e convidativa, demonstrando-se uma alternativa viável e clara no futuro, tendo ainda o potencial competitivo que a operação da Rede <i>Busway</i> pretende oferecer.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da atratividade do transporte público; Aumento da utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 91 paragens	60%
DE 2 A 5 ANOS	Intervenção em 41 paragens	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de postaletes instalados;  
Nº de abrigos instalados;  
Nº de abrigos simples instalados;  
Nº de abrigos substituídos.

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

32 postaletes instalados;  
60 abrigos instalados;  
30 abrigos simples instalados;  
10 abrigos substituídos

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

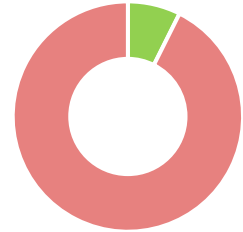
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA
---------------------------------	-----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	6 843,20 €	85 540,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	4 616,00 €	57 700,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>11 459,20 €</b>	<b>143 240,00 €</b>

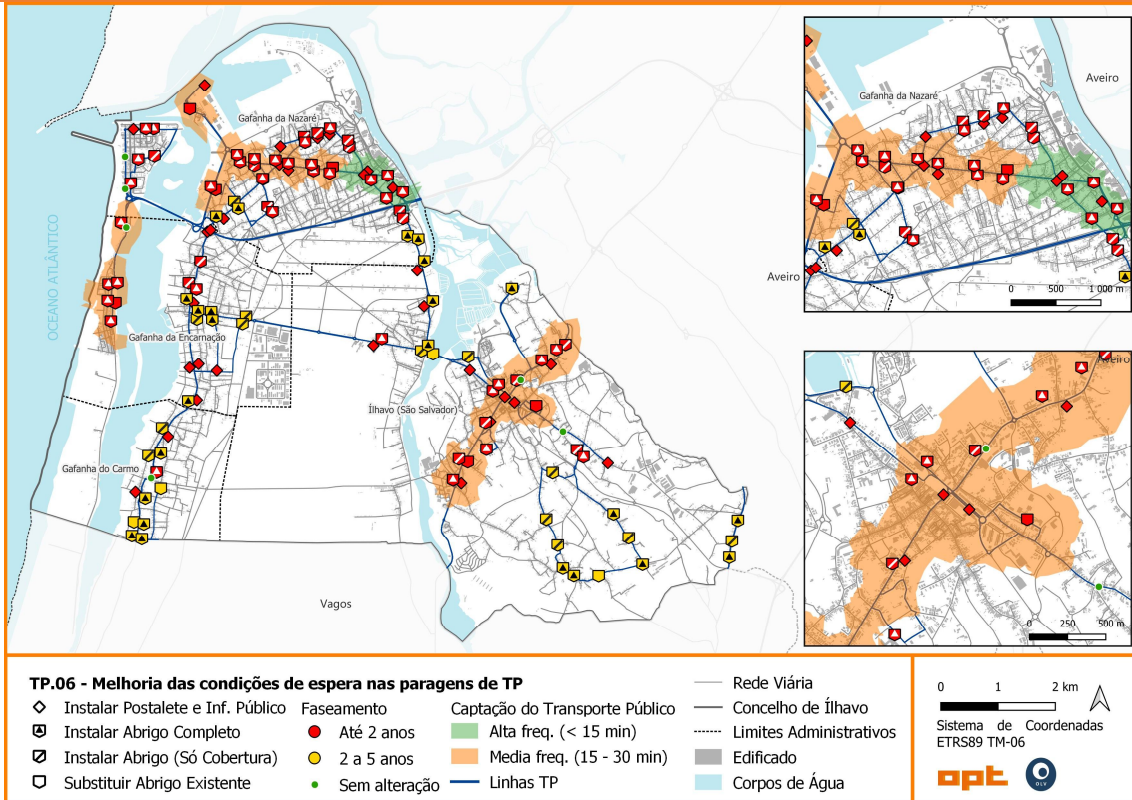


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.01; TP.07; TP.08
------------------------------	---------------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.07
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.07 Implementação de painéis de informação em tempo real nas paragens de TP</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A falta de informação nas paragens de transporte público é inevitavelmente um fator negativo na utilização do mesmo, aumentando os níveis de incerteza e ansiedade dos potenciais utilizadores. No território onde se disponibiliza uma maior oferta de transporte público existe um potencial latente para a atração de passageiros, a colocação de informação em tempo real nas paragens, ao melhorar a perceção da chegada dos transportes irá cultivar um sentido de fiabilidade e incentivo à utilização desta alternativa.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Colocação de Informação em Tempo Real em 13 paragens em Ílhavo. Serão priorizadas as paragens nas imediações de grandes geradores de viagens e em territórios onde é disponibilizada uma elevada oferta de transporte público.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da atratividade do transporte público; Aumento da utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Valorização do transporte público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 6 paragens	46%
DE 2 A 5 ANOS	Intervenção em 7 paragens	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de painéis de informação em tempo real instalados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

13 painéis em tempo real instalados

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

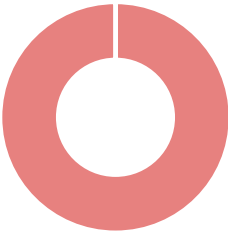
-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	--

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	24 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	28 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>52 000,00 €</b>

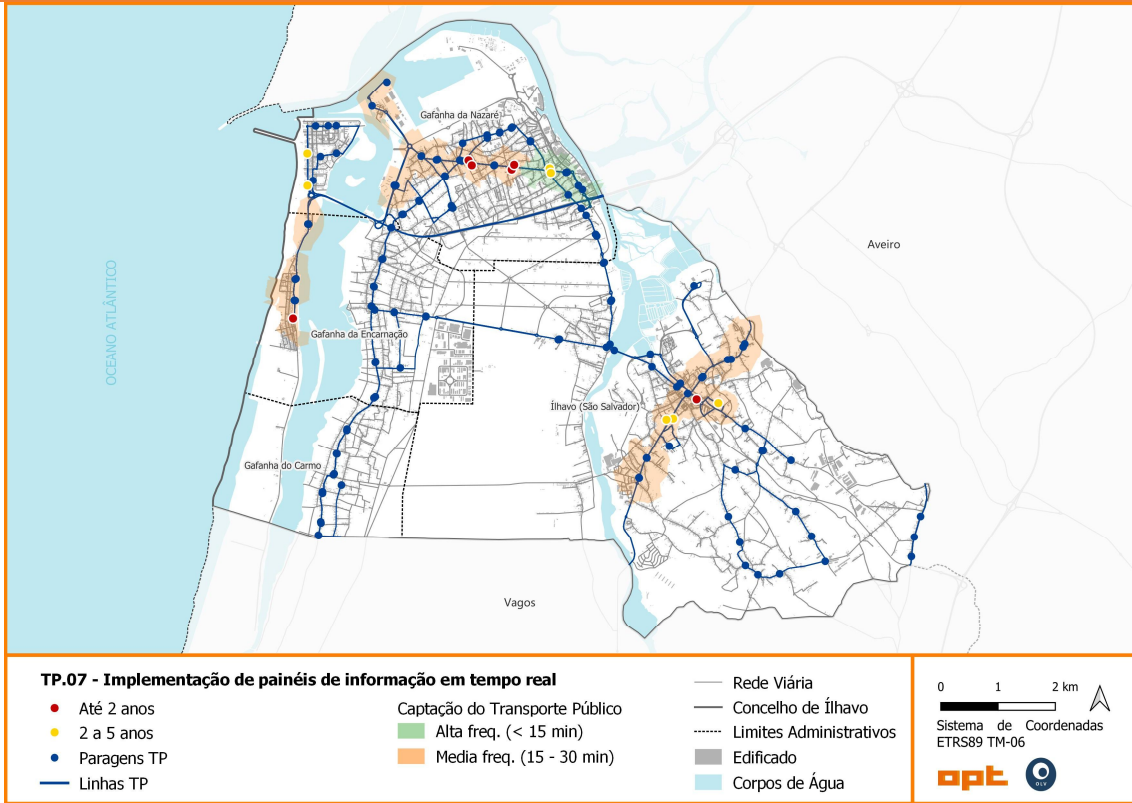


<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.01; TP.06
------------------------------	--------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.08
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.08 Criação de infraestrutura para estacionamento de bicicletas nas paragens de autocarro</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O município de Ílhavo, pela sua morfologia territorial e principalmente declives reduzidos apresenta um enorme potencial para deslocações intermodais, sendo mesmo um dos municípios onde mais se anda de bicicleta, fruto também do forte enraizamento cultural que este modo apresenta ao longo de gerações. No entanto, a intermodalidade pode tornar-se complexa quando não existem condições para deixar a bicicleta em segurança num respetivo ponto junto das paragens de autocarro ou de transportá-la na própria viatura. Assim propõe-se a criação de estacionamento para bicicletas junto das paragens de autocarro (transporte público)				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de infraestrutura de estacionamento de bicicletas nas paragens de autocarro com maiores níveis de procura poderá facilitar quer a intermodalidade e nas deslocações, quer a escolha de modos de transporte mais sustentáveis. Para que haja prossecução destes objetos é essencial que se criem estacionamentos seguros para bicicletas, com sistemas de aparcamento adequados, abrigos sempre que possível e iluminação, transmitindo a sensação de segurança aos utilizadores				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da atratividade do transporte público; Aumento da utilização do transporte público; Aumento da utilização da bicicleta; Redução da utilização do automóvel; Valorização dos MA e TP.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 23 paragens	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de paragens intervencionadas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

23 paragens intervencionadas

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

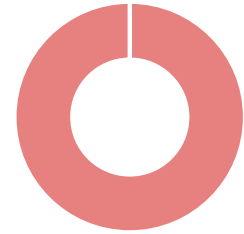
-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA, Busway
---------------------------------	-------------------------

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	27 600,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>27 600,00 €</b>

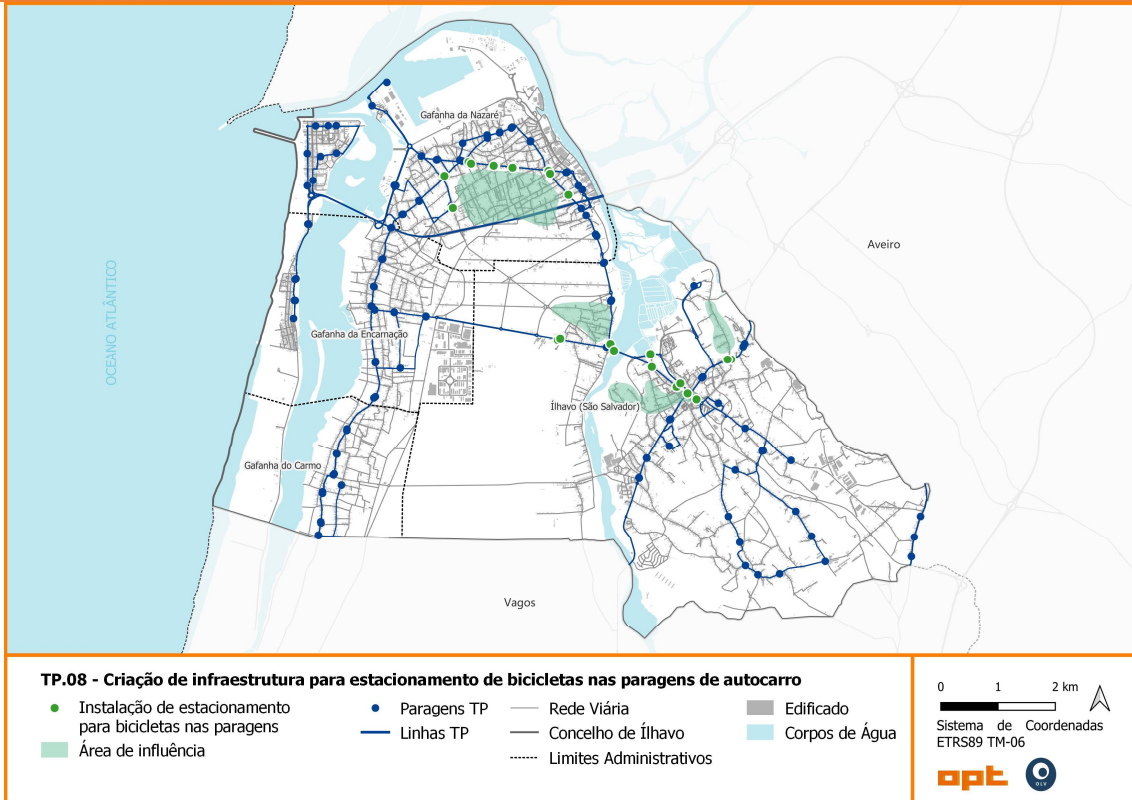


<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.06; TP.01; TP.06
------------------------------	---------------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.09
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.09 Restabelecimento da ligação fluvial entre a Costa Nova do Prado e o Cais da Bruxa</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A Ponte da Barra é atualmente a única forma de travessia entre as duas margens da ria de Aveiro, sendo que dentro da Gafanha da Encarnação não existe qualquer ligação entre si. A ligação fluvial que se realizava até 2006 está inativa, verificando-se na atualidade uma elevada pressão dos vários modos de transporte na única travessia existente dentro do território ilhavense, sendo pensada esta alternativa entre o Cais da Bruxa e a Costa Nova do Prado.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Reativação da ligação fluvial entre o Cais da Bruxa (Gafanha da Encarnação) e a Costa Nova do Prado, numa ligação de aproximadamente 1km de forma a retirar a pressão que existe atualmente, criada pelos vários modos de transporte na Ponte da Barra (final da A25), sendo a única travessia existente dentro do território de Ílhavo para chegar à Praia da Barra e Costa Nova do Prado. A utilização desta nova ligação poderá ter um papel importante na redistribuição da circulação, sobretudo no que se destina a fins turísticos ou de lazer, permitindo que quem se queira deslocar sobre a ria de Aveiro não tenha que recorrer necessariamente à única ligação existente a norte.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público; Reutilização da ria de Aveiro como canal de travessia entre margens.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Licenciamento da travessia	6%
DE 2 A 5 ANOS	Construção de cais; Dragagem do canal; Entrada em funcionamento do serviço	83%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de passageiros transportados por ano

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

2000 passageiros transportados por ano

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

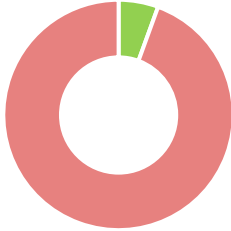
Implementação da ligação

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Ligação implementada

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA, Busway
---------------------------------	-------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	8 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	110 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	25 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>8 000,00 €</b>	<b>135 000,00 €</b>

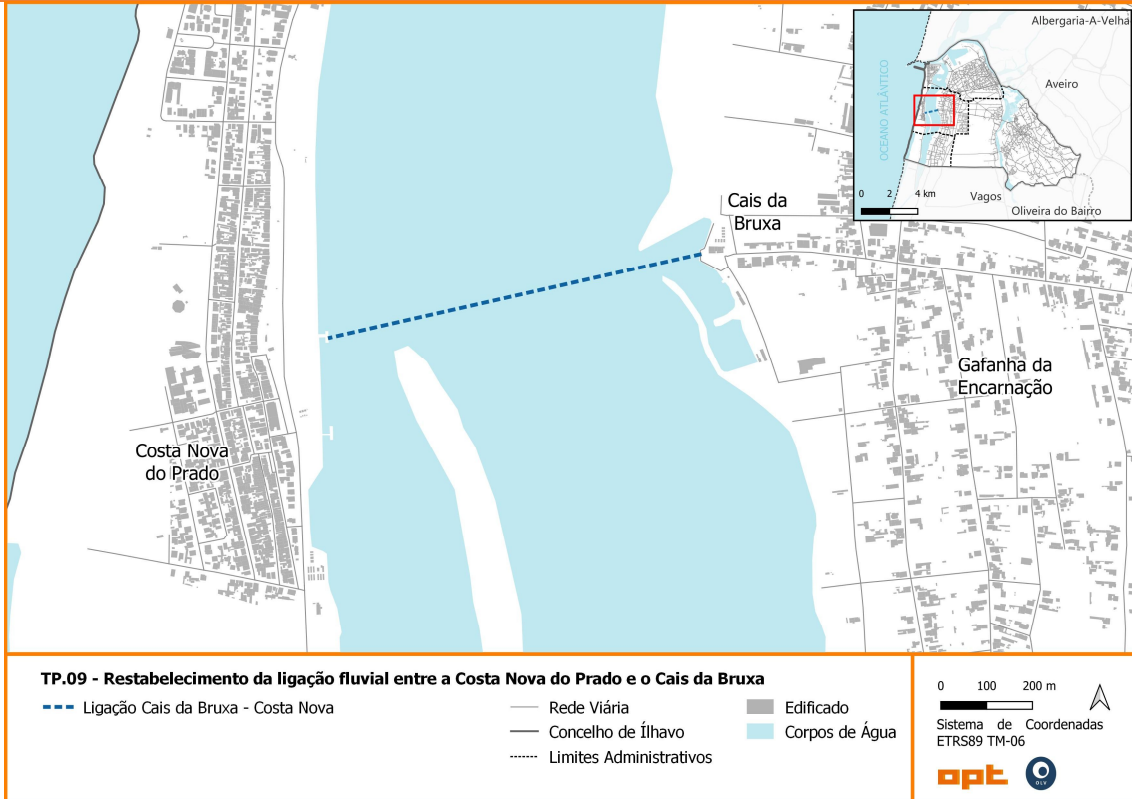


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.01
------------------------------	-------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.10
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.10 Disponibilização de novas funcionalidades na aplicação móvel da <i>Busway</i></b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Na atualidade, a utilização de ferramentas digitais é uma forma de garantir a acessibilidade a todos os tipos de público, sendo por si só um incentivo e promoção da utilização do transporte público. É comprovado que a existência de informação ao público é determinante para manter os passageiros que já utilizam transporte público, revelando-se uma forma crucial de captação de novos passageiros para o sistema. As pessoas só conseguem mudar de hábitos se o conhecimento sobre a oferta existente for pormenorizado e não levantar muitas dúvidas.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Otimização da aplicação móvel com novas funcionalidades tais como a informação em tempo real sobre as chegadas dos veículos de transporte coletivo, sendo que a existência desta opção se torna determinante no planeamento do tempo de duração das viagens e organização das atividades com eficácia e previsibilidade. Esta medida transmite confiança aos utilizadores, reduzindo a ansiedade durante o período de espera, proporcionando uma experiência positiva na utilização do transporte público, tendenciando o passageiro a voltar a utilizar o serviço. Podem ainda ser incorporadas funções como informação sobre as diferentes paragens, alterações nos diferentes percursos e avisos da própria operadora <i>Busway</i>				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da atratividade do transporte público; Aumento da utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Valorização do transporte público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Disponibilização de informação em tempo real sobre as próximas partidas em cada paragem;	80%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Acréscimo de downloads da app em comparação aos anos anteriores	90%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Acréscimo de downloads da app em comparação aos anos anteriores	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de funcionalidades acrescentadas à aplicação  
Nº de downloads da aplicação

METODOLOGIA DE CÁLCULO	META(S)
------------------------	---------

1 funcionalidade implementada na aplicação.  
Nº crescente de downloads da aplicação

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	META(S)
------------------------	---------

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA, Busway
---------------------------------	-------------------------

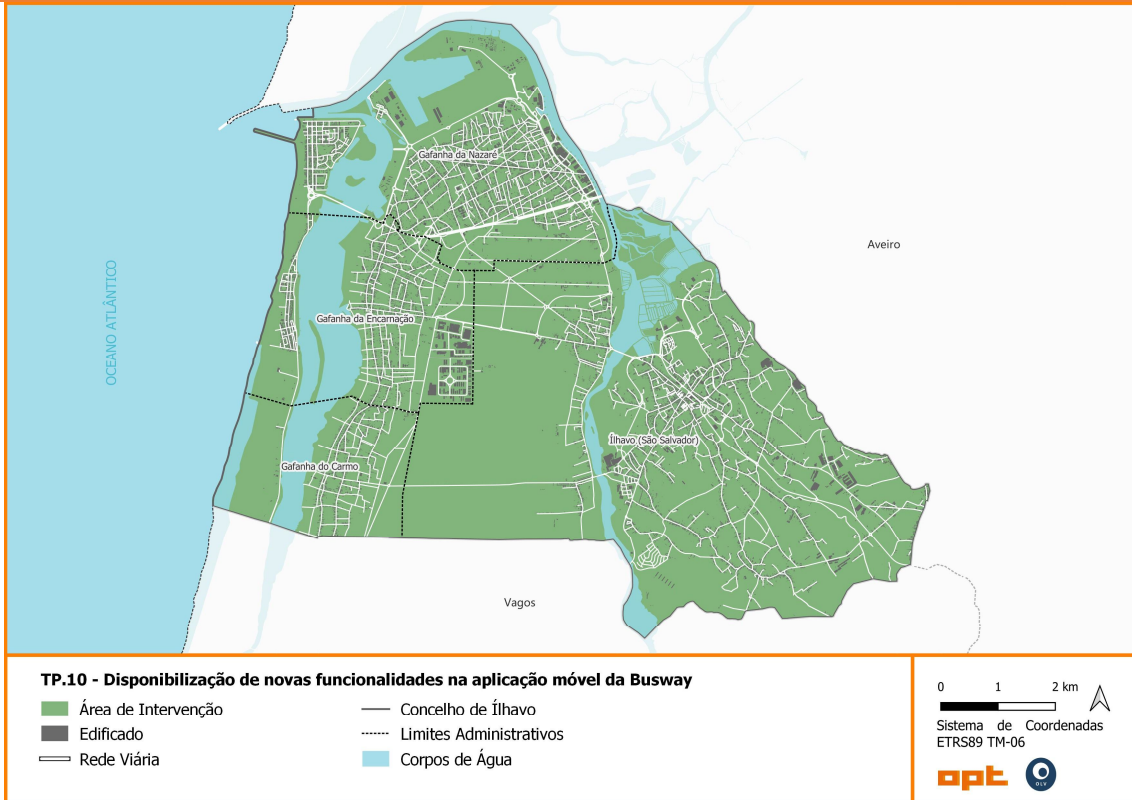
<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
CÂMARA MUNICIPAL	-
COMPARTICIPAÇÃO	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.02
------------------------------	-------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.11
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.11 Realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A escolha modal é uma decisão em grande medida racional, motivada por aspetos como o tempo, conveniência, conforto e custo. As ações a desenvolver na temática do Transporte Público devem assim, extrapolar os aspetos da qualidade da oferta e abordar também o subconsciente da população, por forma a aumentar a atratividade da sua utilização.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de campanhas de promoção do Transporte Público para incentivar à sua utilização, através da comunicação nos vários meios, sejam digitais como redes sociais e website do município, ou físicos como Mupis, outdoors de paragens e espaços de publicidade nos veículos. A oferta de incentivos aos utilizadores deste modo de transportes, passando pela redução de tarifas para os passageiros mais frequentes, programas de fidelização ou parcerias com o comércio local.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da atratividade do transporte público; Aumento da utilização do transporte público; Redução da utilização do automóvel; Valorização do transporte público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	49%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	63%
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Realização de 10 campanhas de promoção

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-
---

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; CIRA, Busway
---------------------------------	-------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0 €	16 500,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	4 500,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	12 500,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>33 500,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.01
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.01 Redefinição da hierarquia viária e dos critérios de dimensionamento dos arruamentos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A infraestrutura viária deve ver implementados critérios que permitam a correta reconfiguração do espaço canal existente. Esta ação não diz respeito apenas a todos os arruamentos existentes, mas também para todos os arruamentos futuros. O IMT definiu em 2020, um conjunto de dimensões de referência para a faixa de rodagem, passeios e estacionamento, com a hierarquia viária a funcionar como fator diferenciador. Existe, porém, potencial para ir além desta definição, considerando as necessidades dos diferentes modos de transporte para a criação de um modelo hierárquico funcional.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Integração do sistema de hierarquia funcional nos instrumentos de gestão territorial em vigor no município, nomeadamente no Plano Diretor Municipal. Este sistema hierárquico define a dimensão mínima ou máxima de todos os elementos base do espaço canal: Faixa de circulação automóvel, estacionamento, ciclovias e passeio, tipificando 8 classes em função da importância de cada modo de transporte.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Reequilíbrio das oportunidades entre modos.				

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

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
-------------------------------	---

#### META(S)

Critérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
<b>CÂMARA MUNICIPAL</b>	-
<b>COMPARTICIPAÇÃO</b>	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecede: CI.03; CI.04; CI.12
------------------------------	-------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.02
<b>AÇÃO</b>	CI.02 Desenvolvimento de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR) é uma ferramenta de máxima importância na gestão de mobilidade do território, permitindo não só conhecer o funcionamento atual da rede viária, mas também futura. Defino o âmbito de atuação, estendendo-se desde a intervenção na infraestrutura, interação com estruturas de emergência, forças de segurança, equipas de socorro e definição de campanhas de educação, sensibilização e informação.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Elaboração de um PMSR que confira ao município um instrumento essencial no planeamento futuro da sua rede viária, detetando os principais pontos de conflito e sinistros rodoviários sobre diferentes perspetivas, existindo um entendimento mais detalhado sobre as causas atuais da sinistralidade no território. A identificação de pontos negros, sendo estes os locais com maior incidência de acidentes onde se verificam os acidentes que produziram as vítimas mais gravosas. Com base neste documento será possível delinear uma estratégia de redução da sinistralidade, definindo estruturas de acompanhamento, indicadores, metas, objetivos e ações futuras.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento dos níveis de segurança de todos os utilizadores da via.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de duas campanhas de sensibilização; Aprovação do Plano Municipal de Segurança Rodoviária	80%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de três campanhas de sensibilização	90%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de cinco campanhas de sensibilização	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>

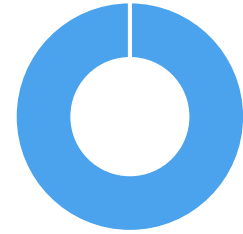
Desenvolvimento do Plano Municipal de Segurança Rodoviária

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Plano desenvolvido e aprovado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; ANSR
---------------------------------	-----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.03
<b>AÇÃO</b>	CI.03 Implementação de zonas 30				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A estratégia de acalmia de tráfego passa pela regulação da velocidade de circulação automóvel, compatibilizando com as funções que a via desempenha e das atividades que a ladeiam. Em meio urbano, especialmente nas zonas residenciais, a circulação a velocidades elevadas é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável. Segundo a Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%, valor que aumenta para os 40% assim que a velocidade considerada ascende aos 50km/h e para os 90% a velocidades de 60km/h. Assim, soluções como a conversão dos arruamentos em Zonas 30 e Zonas de Coexistência afirmam-se como as mais sensatas e equilibradas, olhando a todos os modos de transporte que moldam o território				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de Zonas 30 ao longo dos vários arruamentos existentes no município de Ílhavo, começando pelas zonas mais sensíveis, ao redor dos estabelecimentos de ensino e centralidades das diferentes freguesias e zonas balneares.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento dos níveis de segurança na utilização do automóvel; Aumento dos níveis de segurança da circulação pedonal.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	14,8 km de rede convertida 0,2 km de nova rede	16%
DE 2 A 5 ANOS	41,7 km de rede convertida 1,4 km de nova rede	61%
MAIS QUE 5 ANOS	36,4 km de rede convertida 0,1 km de nova rede	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão da rede convertida em Zonas 30  
Extensão das novas vias em Zonas 30

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

92,9km da rede convertida em Zonas 30  
1,8 km de novas vias em Zonas 30

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

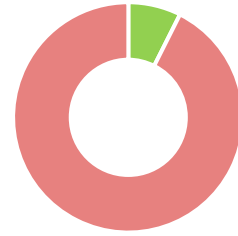
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	120 312,00 €	1 503 900,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	344 568,00 €	4 307 100,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	292 296,00 €	3 653 700,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>757 176,00 €</b>	<b>9 464 700,00 €</b>

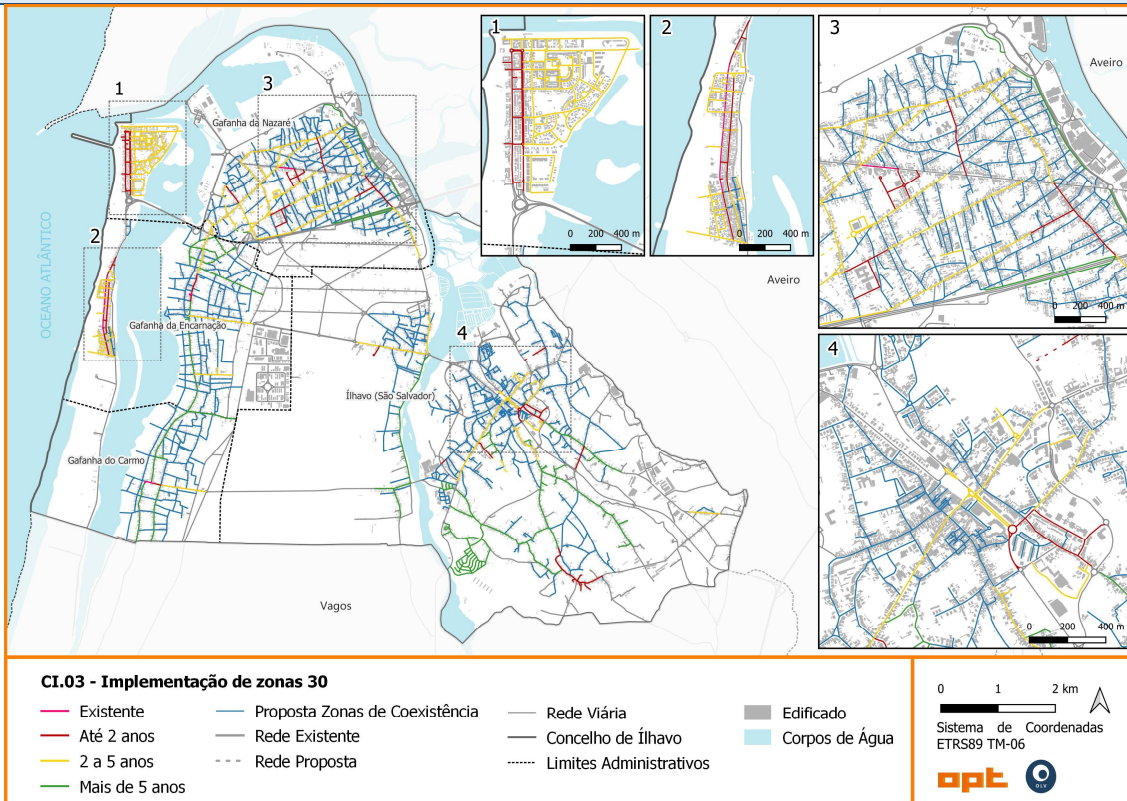


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
COMPARTICIPAÇÃO	50%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precede: CI.01; Interdependência: MA.04; MA.05; MA.06; MA.11; CI.04; CI.05; CI.11; CI.12
------------------------------	---

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.04
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.04 Implementação de zonas de coexistência</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A estratégia de acalmia de tráfego passa pela regulação da velocidade de circulação automóvel, compatibilizando com as funções que a via desempenha e das atividades que a ladeiam. Em meio urbano, especialmente nas zonas residenciais, a circulação a velocidades elevadas é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável. Segundo a Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%, valor que aumenta para os 40% assim que a velocidade considerada ascende aos 50km/h e para os 90% a velocidades de 60km/h. Assim, soluções como a conversão dos arruamentos em Zonas 30 e Zonas de Coexistência afirmam-se como as mais sensatas e equilibradas, olhando a todos os modos de transporte que moldam o território				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de Zonas de Coexistência ao longo dos vários arruamentos existentes no município de Ílhavo, começando pelas zonas mais sensíveis, ao redor dos estabelecimentos de ensino e centralidades das diferentes freguesias e zonas balneares.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento dos níveis de segurança na utilização do automóvel; Aumento dos níveis de segurança da circulação pedonal.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	159,3 km de rede convertida 0,9 km de nova rede	14%
DE 2 A 5 ANOS	25,8 km de rede convertida	30%
MAIS QUE 5 ANOS	111,8 km de rede convertida 0,9 km de nova rede	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão da rede convertida em Zonas de Coexistência  
Extensão das novas vias em Zonas de Coexistência

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

182km da rede convertida em Zonas de Coexistência  
1km de novas vias em Zonas de Coexistência

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

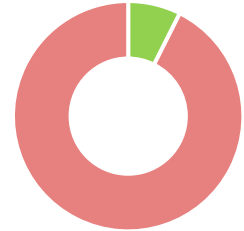
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	173 992,00 €	2 174 900,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	206 272,00 €	2 578 400,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	901 712,00 €	11 271 400,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>1 281 976,00 €</b>	<b>16 024 700,00 €</b>

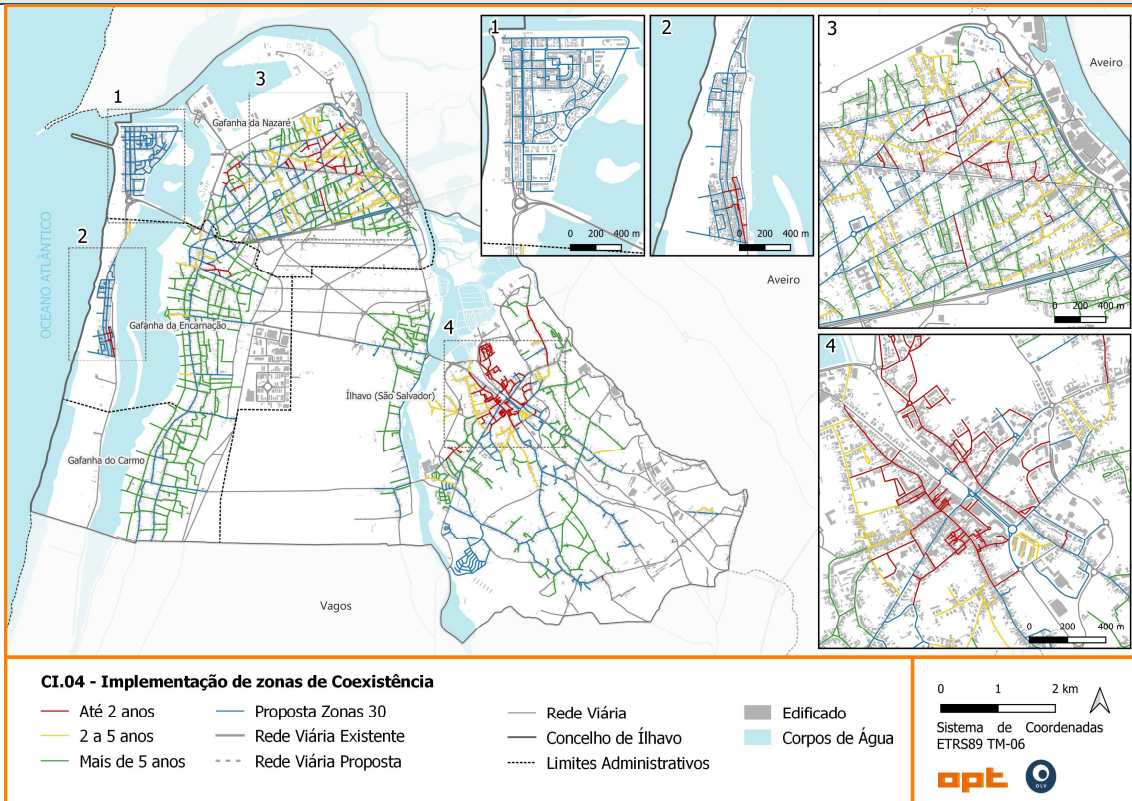


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
<b>CÂMARA MUNICIPAL</b>	50%
<b>COMPARTICIPAÇÃO</b>	50%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precede: CI.01 Interdependência: MA.04; MA.05; MA.06; MA.11; CI.03; CI.05; CI.11; CI.12
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.05
<b>AÇÃO</b>	CI.05 Restrição da circulação de pesados				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A circulação de veículos pesados nos aglomerados urbanos revela-se como uma das principais preocupações na gestão da infraestrutura, uma vez que em muitos casos existe um excesso de atravessamento destes veículos, por força da necessidade das rotas logísticas no abastecimento do comércio ou muitas vezes porque se revela como o caminho mais rápido na rede viária. Em linha com o objetivo de promover a acalmia de tráfego no concelho, estes veículos deverão circular apenas nas vias que compõem a rede viária estruturante ou de acesso a atividades com necessidades de abastecimento regular por veículos pesados.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Instalação de sinalização apropriada à entrada de todas as zonas de restrição, sendo ainda promovida uma campanha junto das associações industriais e empresas com necessidades logísticas. Esta ação será articulada com a implementação das zonas 30 e de coexistência. A distribuição espacial das zonas 30 e coexistência é definida a partir das características físicas dos arruamentos, do seu papel na rede viária, dos usos do solo na envolvente e da configuração da rede de Transporte Público.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução dos índices de congestionamento; Redução das emissões de poluentes atmosféricos; Redução dos índices de sinistralidade rodoviária.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Aplicação da restrição da circulação de pesados em 390km da rede	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão da rede viária restrita à circulação de pesados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

430km da rede restrita à circulação de pesados

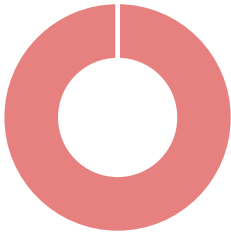
#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-
---

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	200 000,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>200 000,00 €</b>

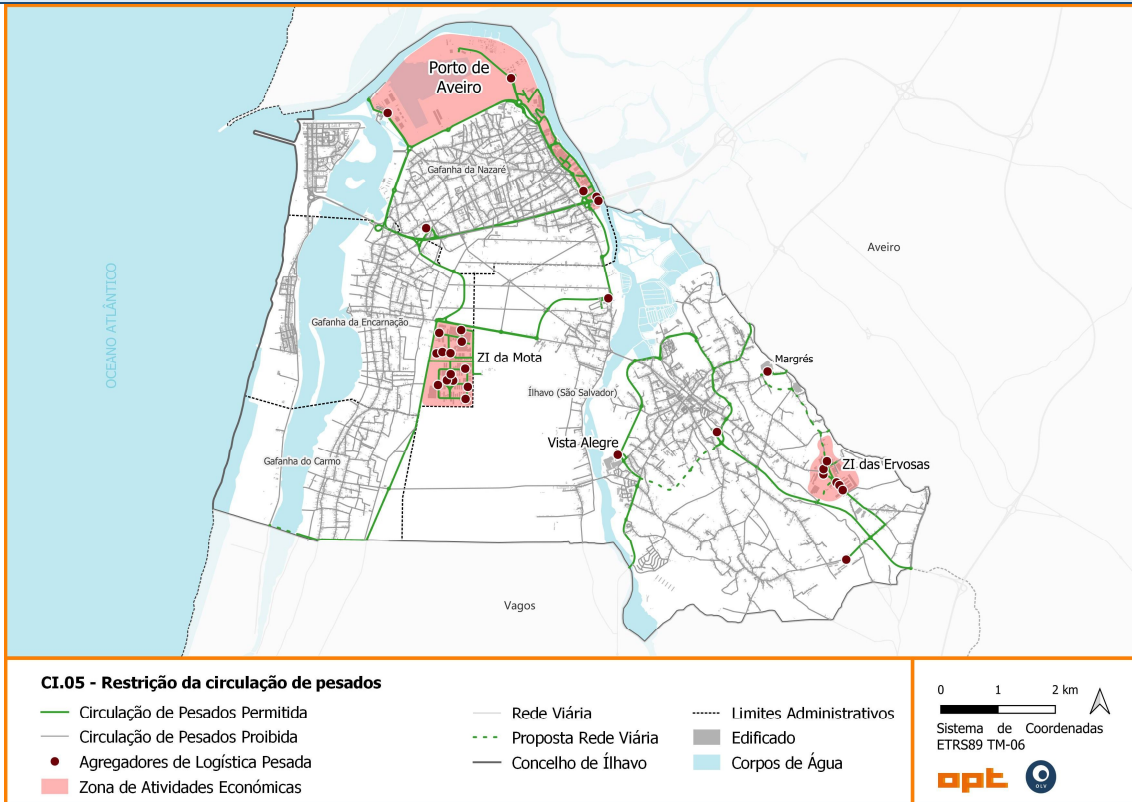


<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO</b>	
<b>CÂMARA MUNICIPAL</b>	100%
<b>COMPARTICIPAÇÃO</b>	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: CI.03; CI.04; CI.12
------------------------------	---------------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.06
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.06 Criação de bolsas de estacionamento para residentes</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Na zona da Barra e Costa Nova do Prado foram identificados 464 alojamentos familiares de residência habitual sem estacionamento privado, situação que está associada à atividade turística nestas regiões e cria uma elevada pressão no estacionamento de rua, assistindo-se recorrentemente ao panorama de estacionamento ilegal. Deverão ser pensados e propostos locais para estacionamento restrito dos habitantes, evitando a descarga de veículos particulares nas ruas desta zona costeira.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de bolsas de estacionamento exclusivo para residentes, existindo na Praia da Barra eixos prioritários como a Avenida Fernandes Lavrador, a Rua Diogo Cão, a Praça Dubral dos Santos, a Rua Emigrantes, a Rua da Praia e a Rua Urbanização da Quinta da Barra. Na Costa Nova do Prado, identificam-se a Rua dos Faróis, a Praceta Nossa Sr.ª da Saúde, a Avenida N.ª Sr.ª da Saúde, a Avenida Bela Vista, a Avenida Marginal José Estevão, a Avenida José Estevão e a Rua dos Arrais Ança.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da incidência do estacionamento ilegal; Aumento da fiscalização nas ruas.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	-	0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Criação das bolsas de estacionamento	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de lugares de estacionamento criados em bolsas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

100 lugares de estacionamento criados em bolsas

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

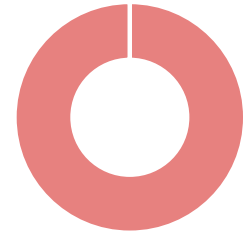
-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; GNR; RESOPRE
---------------------------------	-------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	4 500,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>4 500,00 €</b>

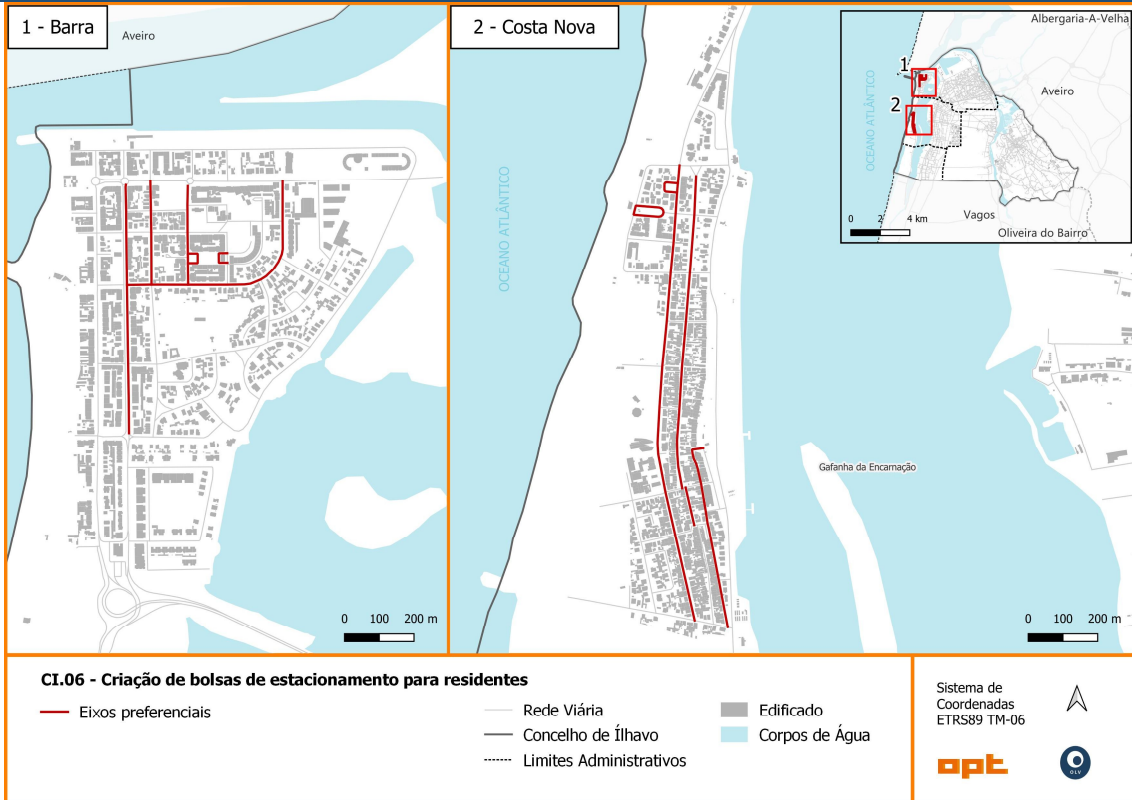


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: CI.07
------------------------------	-------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	CI.07
<b>AÇÃO</b>	CI.07 Criação de zona de estacionamento tarifado para a Praia da Barra e a Costa Nova do Prado				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O estacionamento tarifado tem como objetivo a promoção da rotação do mesmo, fazendo com que mais pessoas tenham a mesma oportunidade de aceder ao elevado número de equipamentos públicos, ao comércio local e a outros locais centrais do município. Os automobilistas deverão permanecer durante pouco tempo uma vez que os preços vão aumentando à medida que os veículos permanecem por período mais longo. Em Ílhavo o estacionamento tarifado é escasso, e incentivador à permanência dos veículos nas zonas de maior procura, contrariando o propósito dos vários parques de estacionamento gratuitos existentes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Pretende-se expandir a Zona de Estacionamento de Duração Limitada para as zonas da Praia da Barra e da Costa Nova do Prado. Conciliando uma maior fiscalização por parte da concessionária será também possível reduzir a incidência do estacionamento ilegal.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da incidência de estacionamento ilegal; Aumento da rotatividade do estacionamento na via pública.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	1,8km de extensão de via com novo estacionamento tarifado	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de vias com estacionamento tarifado

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

1,8km de extensão de via com novo estacionamento tarifado

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; RESOPRE
---------------------------------	--------------------

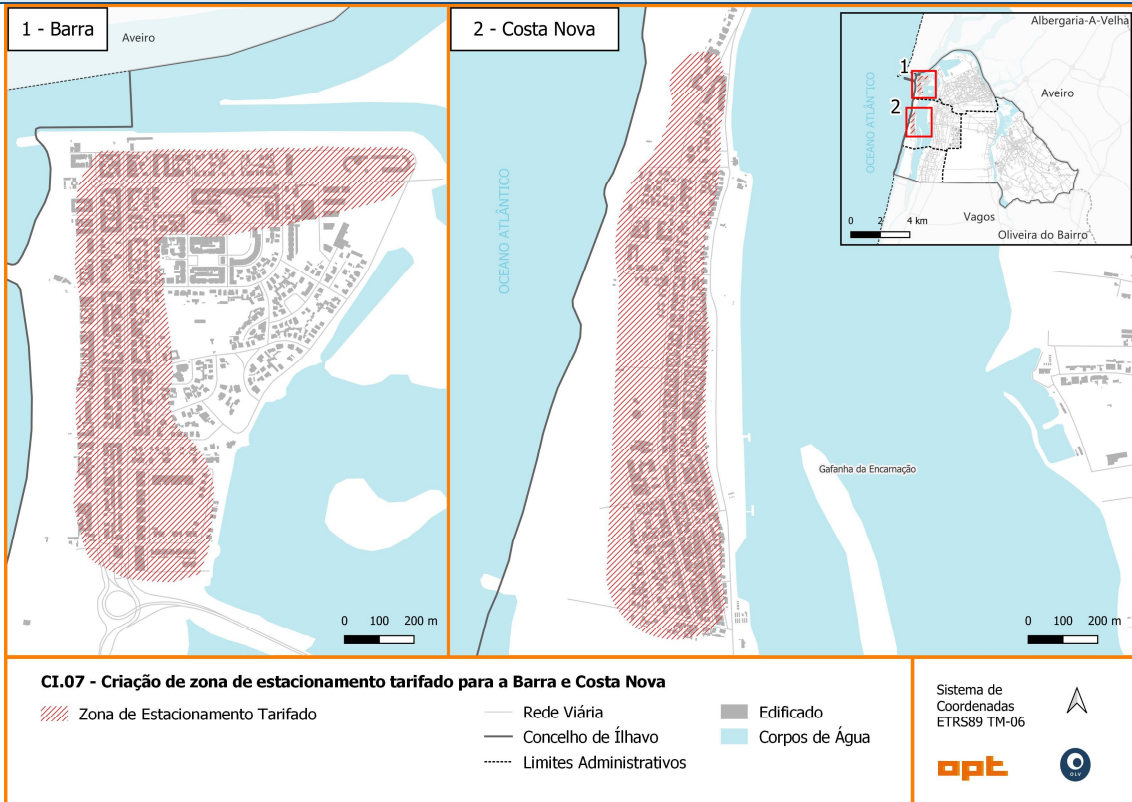
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
COMPARTICIPAÇÃO	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: CI.06 Antecede: TP.05
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Baixa	<b>Nº</b>	CI.08
<b>AÇÃO</b>	CI.08 Reforço da infraestrutura de apoio a autocaravanas				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	No município de Ílhavo existem atualmente três áreas de serviço para autocaravanas, presentes em arruamentos públicos, estando um junto à praia da Costa Nova do Prado, outra na Avenida Infante D. Henrique na Praia da Barra e ainda outra em São Salvador, junto ao mercado municipal de Ílhavo. Existem ainda duas opções para estacionamento/aparcamento de autocaravanas, não registadas no mapa, pertencentes ao Parque de Campismo da Costa Nova do Prado e o Parque de Campismo da Praia da Barra. Pretende-se a criação de novos locais para pernoita destas autocaravanas, para que sejam promovidas outras áreas do terreno, junto da ria de Aveiro.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de dois novos parques de estacionamento ou áreas de serviço para Autocaravanas dentro do município ilhavense, de forma a promover o interior do concelho, bem como a margem nascente da ria de Aveiro, ao longo das freguesias da Gafanha da Nazaré e Gafanha da Encarnação. Assim, propõe-se a criação no Parque de Estacionamento junto ao Museu de Santo André e Praia Oudinot e por último, a sul no Cais da Bruxa				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da incidência de estacionamento ilegal; Maior conforto e segurança para os utilizadores de autocaravanas.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	2 estações de apoio a autocaravanas criadas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de novas infraestruturas criadas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

2 infraestruturas criadas

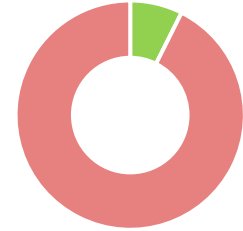
#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-
---

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	9 600,00 €	120 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 600,00 €</b>	<b>120 000,00 €</b>

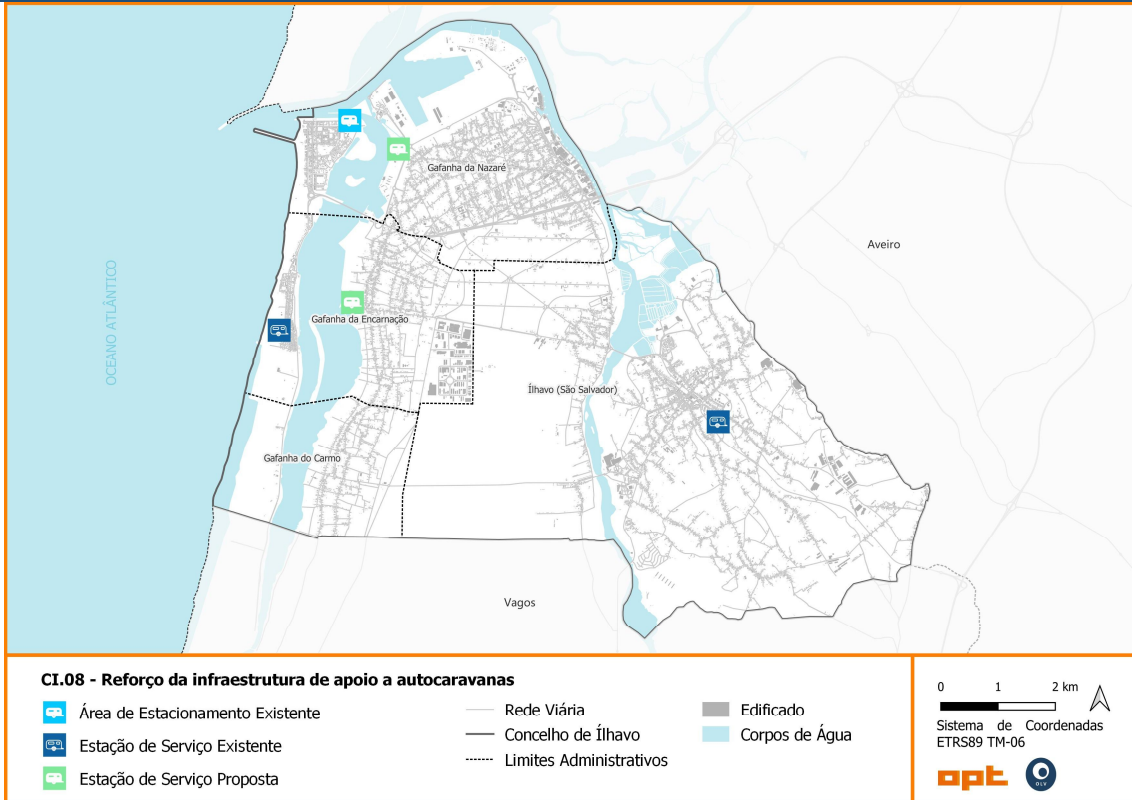


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

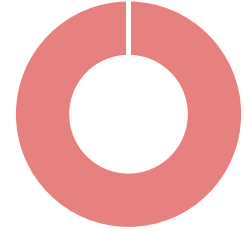
**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.09
<b>AÇÃO</b>	CI.09 Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O Estacionamento ilegal surge nos dias de hoje como um grande problema, principalmente nos centros urbanos. A apropriação do espaço público por parte das viaturas torna-se incomodativa, cria barreiras físicas à circulação e coloca em risco a segurança de peões e dos ciclistas, que fazem parte do normal funcionalmente de uma cidade.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de medidas de combate ao estacionamento ilegal através de elementos físicos tais como pilaretes, floreiras e espaço canal delimitado e destinado a outros modos de transporte tais como pedonal, ciclável ou outros modos ativos. O redesenho dos arruamentos e a limitação da largura da faixa ao mínimo permitido impossibilita fisicamente o estacionamento em segunda fila, podendo ser complementada inicialmente através de soluções de urbanismo tático. O reforço da fiscalização é também essencial para o bom cumprimento das regras de estacionamento, principalmente nos aglomerados urbanos.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da incidência de estacionamento ilegal; Aumento da fiscalização nas ruas.				
<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>			<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>	
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Intervenção em 2 locais			20%	
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Intervenção em 3 locais			50%	
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Intervenção em 5 locais			100%	
<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>					
Nº de localizações intervencionadas; Nº de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Análise dos relatórios das Forças de Segurança				
<b>META(S)</b>					
10 localizações intervencionadas; Redução gradual no número de infrações reportadas na área de estudo					
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>					
-					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
-					

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	5 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	7 500,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	12 500,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>25 000,00 €</b>

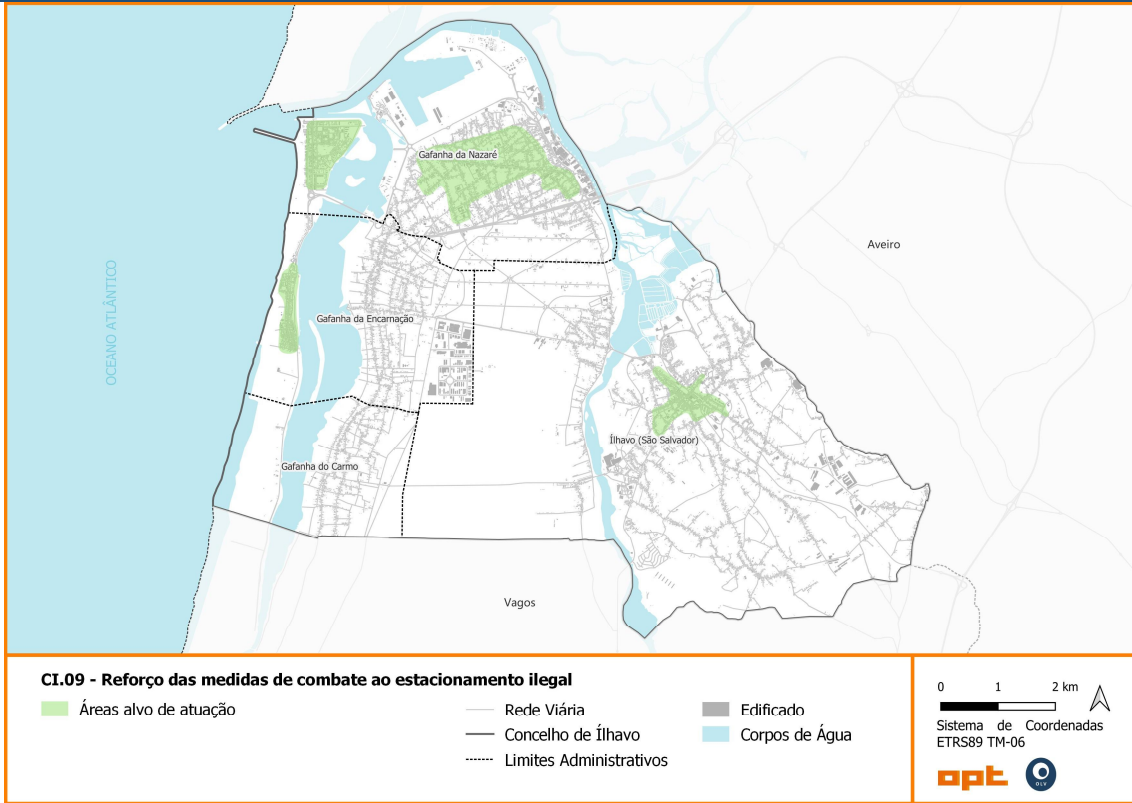


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: CI.13 Antecede: TP.05
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.10
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.10 Implementação de soluções Kiss &amp; Ride no acesso aos estabelecimentos de ensino</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A hora de largada e recolha de crianças e adolescentes junto das escolas gera sempre grandes constrangimentos na envolvente aos equipamentos escolares. O Kiss & Ride é uma solução que permite a criação de espaço em canal, na faixa de rodagem que permite uma paragem temporária aos automobilistas, reduzindo assim o tempo de procura de lugar, o estacionamento ilegal e melhorando assim e por consequência a fluidez do trânsito. A redução do número de veículos parados em locais indevidos na via aumenta também a visibilidade dos peões, reduzindo por isso o risco de atropelamento.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de soluções Kiss & Ride em 23 localizações distintas do município, sendo proposta a expansão a todos os equipamentos escolares no território de Ílhavo. É dada a prioridade na criação e dimensão dos lugares aos estabelecimentos de 1º ciclo, tendo estes alunos menor autonomia, estando por isso mais dependentes dos encarregados de educação e familiares para as deslocações para a escola. É ainda tido em consideração a densidade de alunos existentes a poente no município bem como os volumes de tráfego que se revelam superiores de forma relativamente próxima às grandes vias hierárquicas da rede viária.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do congestionamento nas imediações dos estabelecimentos de ensino; Maior qualidade do espaço público.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação de 7 kiss&ride	32%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação de 16 kiss&ride	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de kiss&ride implementados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

23 kiss&ride implementados

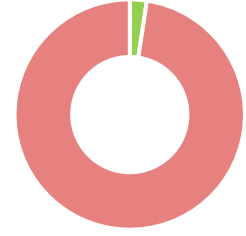
#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	560,00 €	7 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	16 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>560,00 €</b>	<b>23 000,00 €</b>

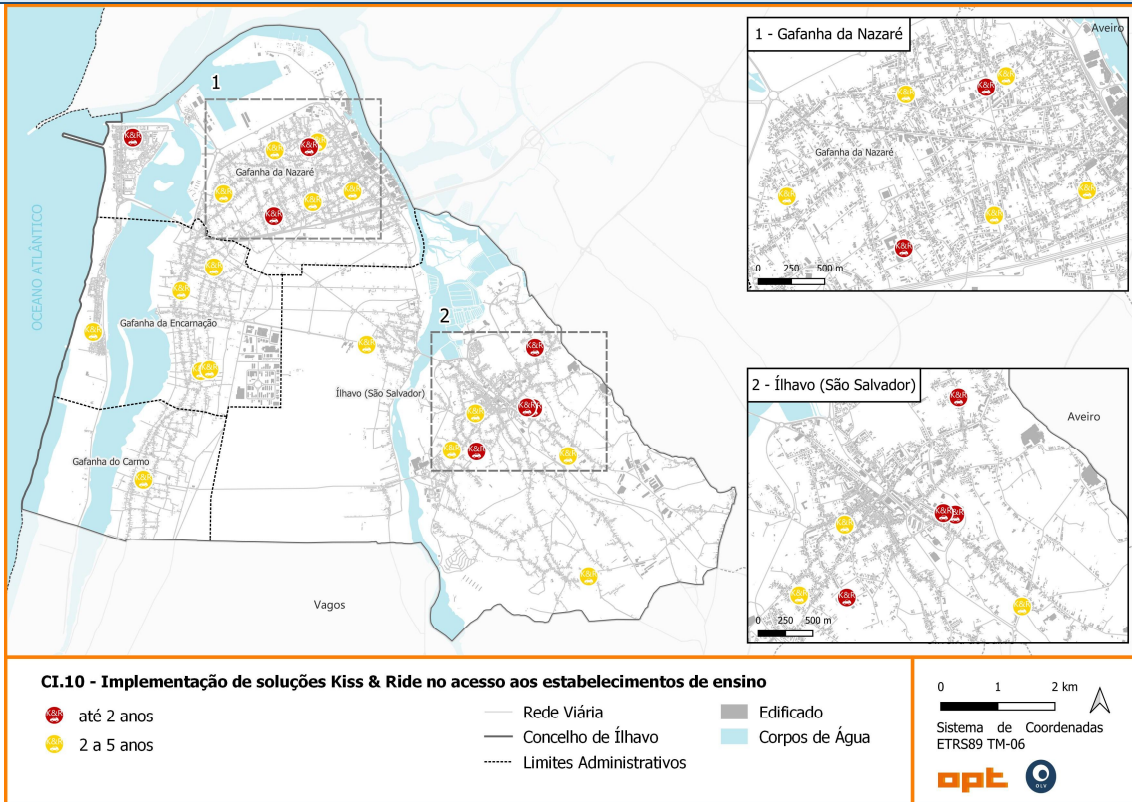


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>		<b>Nº</b>	CI.11
<b>AÇÃO</b>	CI.11 Reformulação do sistema viário e de sinalização da Gafanha da Nazaré				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O funcionamento adequado do sistema rodoviário está fortemente dependente da sinalização viária, pelo seu papel de regulação e direcionamento dos fluxos viários. Ao mesmo tempo, e apesar da proliferação dos sistemas de navegação dos veículos, a sinalização tem ainda um papel fundamental para orientar aqueles que não se encontram familiarizados com o sistema urbano. Uma sinalização incorreta leva a comportamentos inesperados por parte dos condutores, um aumento do congestionamento e cria propensão para a ocorrência de sinistros rodoviários				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Elaboração de um estudo para a reformulação do sistema viário e de sinalização na Gafanha da Nazaré, de forma a corrigir as deficiências encontradas na atual sinalética existente, definindo uma estratégia para a colocação de novos sinais e alteração dos existentes. Pretende-se ainda a alteração de sentidos de circulação, bem como a sugestão de novos arruamentos de forma a melhorar as condições de circulação rodoviária no território urbano da Gafanha da Nazaré, promovendo ainda o descongestionamento verificado atualmente no território em estudo				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento dos níveis de segurança na utilização do automóvel; Redução dos níveis de sinistralidade rodoviária no município.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação de alterações	90%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização mediante a execução de novos arruamentos	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização mediante a execução de novos arruamentos	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

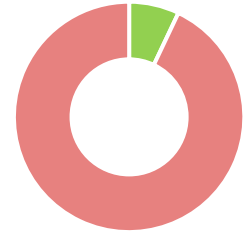
Execução do plano

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Plano executado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	-
---------------------------------	---

<b>CONTA PÚBLICA</b>			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	0,00 €	12 000,00 €	150 000,00 €
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	3 000,00 €
<b>SUPERIOR A 5 ANOS</b>	0,00 €	0,00 €	5 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>12 000,00 €</b>	<b>158 000,00 €</b>

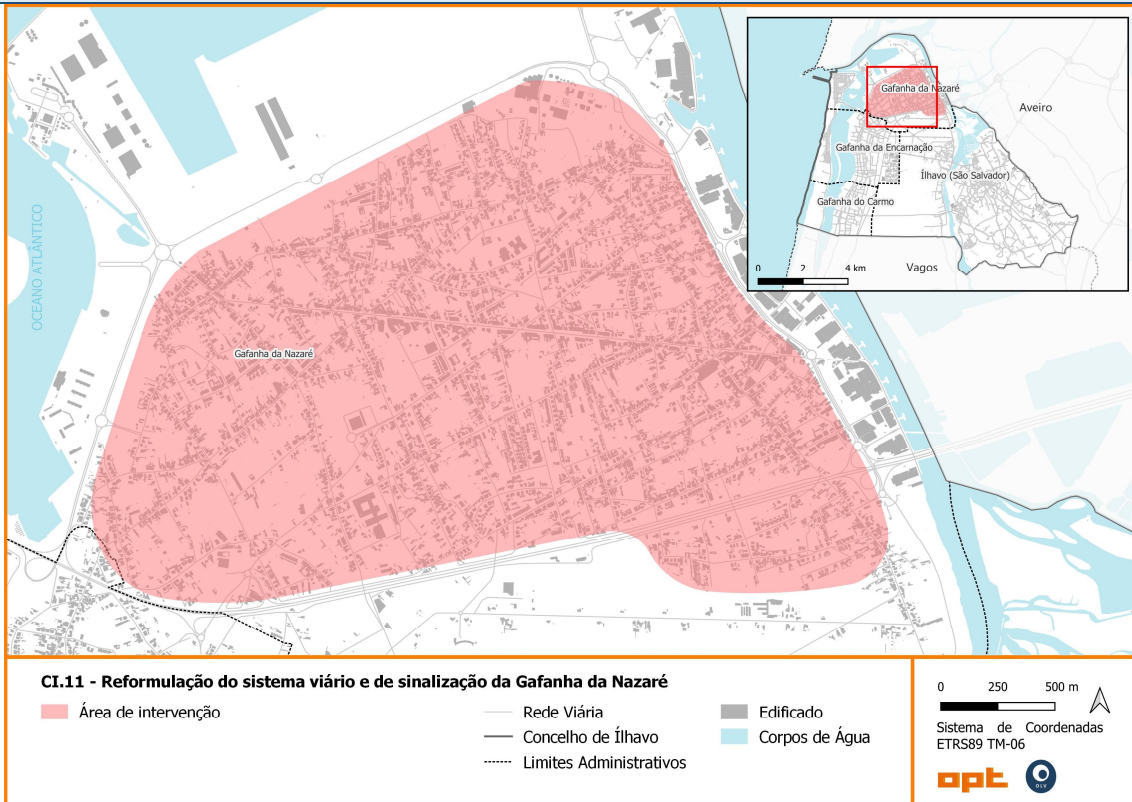


<b>FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO</b>	
<b>CÂMARA MUNICIPAL</b>	100%
<b>COMPARTICIPAÇÃO</b>	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.11; CI.03; CI.04
------------------------------	---------------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.12
<b>AÇÃO</b>	CI.12 Execução de ligação viárias estruturantes em falta				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A rede viária é o principal meio de deslocação através de qualquer território, sendo o espaço canal de oportunidade para todos os diferentes modos de transporte, motorizados ou não. O Plano Diretor Municipal de Ílhavo integra a proposta de várias ligações estruturantes, com o objetivo de colmatar algumas das deficiências da rede atual, no que respeita à ligação entre freguesias, mas também entre concelhos vizinhos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Execução de cerca de 13 km de novas vias, melhorando a acessibilidade dentro do território de Ílhavo e para os concelhos vizinhos. Esta ação permitirá criar alternativas para a circulação de veículos pesados, reduzir o tráfego de atravessamento no interior dos aglomerados e, conseqüentemente, aumentar os níveis de segurança na utilização de modos ativos.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria das ligações viárias a municípios vizinhos; Alternativas de circulação ao centro urbano, evitando travessias desnecessárias.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução de 300m de novas ligações	1%
DE 2 A 5 ANOS	Execução de 6,1km de novas ligações	15%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução de 7,2km de novas ligações	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de vias executada

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

13,3 km de novas vias executadas

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

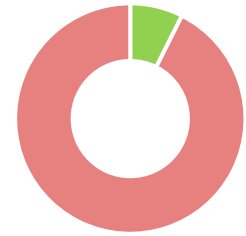
-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; IMT
---------------------------------	----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	19 200,00 €	240 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	389 376,00 €	4 867 200,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	2 455 000,00 €	30 550 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>2 852 576,00 €</b>	<b>35 657 200,00 €</b>

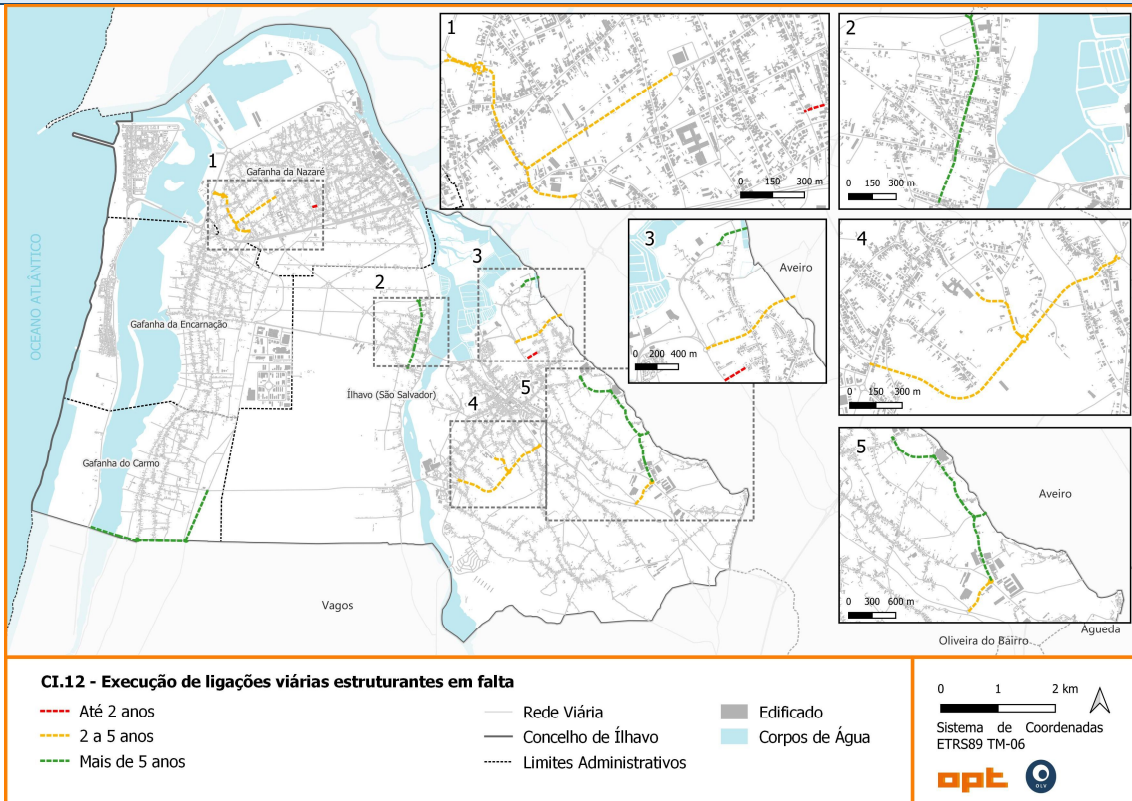


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.06; MA.11; CI.01; CI.03; CI.04; CI.05
------------------------------	--

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

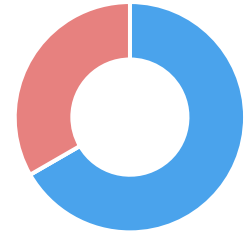
**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	CI.13
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.13 Reforço da dotação de lugares para cargas e descargas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os locais para cargas e descargas são de máxima importância para a logística urbana de uma cidade, principalmente de uma área comercial, dependente da entrega de bens comerciais para a venda posterior ao público em geral. Estes concentram-se no centro de cidades e espaços polarizados por atividades comerciais e serviços. Em Ílhavo foi detetada uma carência destes locais, em proporção às zonas e atividades comerciais existentes, não sendo em número suficientes para suprir as necessidades existentes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Reforço dos locais para cargas e descargas existentes numa zona nuclear com um forte volume de estabelecimentos comerciais e serviços. A análise preliminar prevê a instalação ao longo de 2 grandes arruamentos, sendo eles a Avenida José Estevão na Gafanha da Nazaré e ainda a Rua Professor Francisco Corujo, no centro da Gafanha da Encarnação.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas; Redução dos níveis de congestionamento.				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO		% DE IMPLEMENTAÇÃO		
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento do estudo; Aumento do nº de lugares para cargas e descargas Inquérito anual aos comerciantes		100%		
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Inquérito anual aos comerciantes; Monitorização e ajuste da localização dos lugares para cargas e descargas		100%		
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Inquérito anual aos comerciantes; Monitorização e ajuste da localização dos lugares para cargas e descargas		100%		
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de áreas intervencionadas Nº de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Análise dos relatórios das Forças de Segurança				
META(S)					
5 áreas intervencionadas; Redução gradual no número de infrações reportadas na área de estudo					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Nível de satisfação dos moradores e comerciantes das zonas abrangidas					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Inquérito de satisfação aos moradores e comerciantes das zonas abrangidas				
META(S)					
Melhoria progressiva dos índices de satisfação					

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Associação Empresarial de Ílhavo
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	5 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>10 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>5 000,00 €</b>

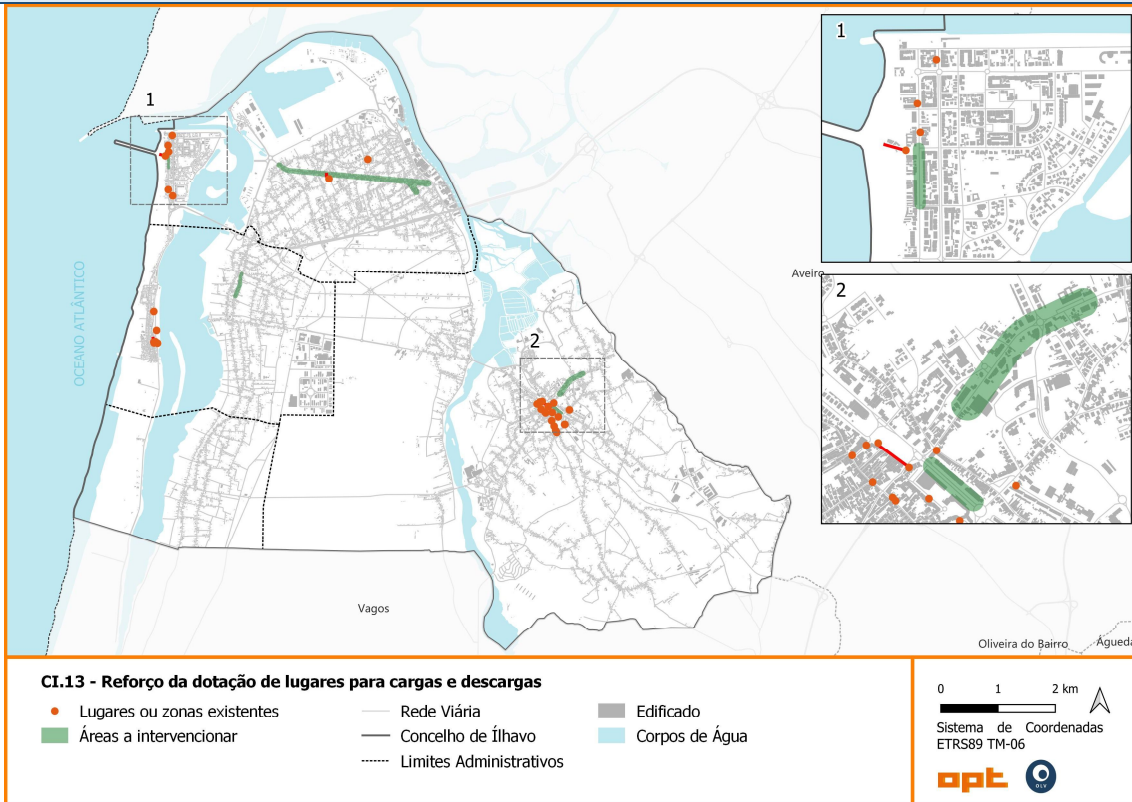


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: CI.09; CI.15 Precede: CI.13
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Baixa	<b>Nº</b>	CI.14
<b>AÇÃO</b>	CI.14 Criação de regulamentação para a operação Logística no concelho				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A Logística Urbana é fundamental no funcionamento do sistema urbano. Combina as necessidades de abastecimento por parte das atividades comerciais, industriais e de serviços, e na atualidade remete ainda para o aumento de vendas eletrónicas que fomentam o aumento da atividade logística feita em pequenas quantidades e por diversos agentes com uma maior frequência, com as entregas porta a porta. É por isso essencial a existência de um regulamento atualizado e que garanta a minimização do seu impacto sobre o correto funcionamento do sistema viário				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de regulamentação específica para as operações logísticas, devendo servir de base legal para vários elementos como uma área de atuação, destacando-se o centro da cidade, definição de horários e/ ou janelas para as operações logísticas, a duração do estacionamento, possibilidade de restrição a veículos pesados e mais poluentes e ainda a definição de regras para a criação de novos lugares de cargas e descargas, definindo procedimentos a adotar pelos requerentes.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução para a incidência de estacionamento ilegal; Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Criação e aprovação da regulamentação	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

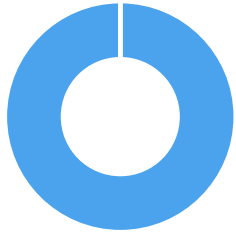
Criação de regulamentação para a Logística Urbana

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Aprovação do regulamento para a Logística Urbana

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecede: CI.13; CI.15
------------------------------	------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	CI.15
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.15 Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A logística urbana tem um impacto significativo nas zonas históricas dos centros urbanos, sendo que Ílhavo não é exceção, caracterizado por arruamentos de perfil reduzido e zonas pedonais, com pouca capacidade de estacionamento. É por isso essencial pensar novas formas de estruturar a atividade logística, existindo atualmente soluções referidas como micrologística, que passam pela utilização de veículos de menor dimensão para fazer a distribuição dos produtos ao comércio e serviços, sem como entregas à porta dos clientes, através de soluções elétricas, híbridas ou cicláveis, requerendo menos espaço canal para circulação nos arruamentos do município				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Colocação de medidas de micrologística no município de Ílhavo, criando inicialmente dois centros de consolidação de carga, um na envolvente do centro histórico de São Salvador e um outro nas imediações da Avenida José Estevão, na Gafanha da Nazaré, podendo ser utilizados eventuais edifícios municipais que tenham capacidade para tal. Devem ser solucionadas opções sustentáveis como a distribuição de produtos para o comércio e serviços no denominado "last mile" através de veículos elétricos, híbridos ou até mesmo cicláveis.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas; Redução dos níveis de congestionamento.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Auscultação dos comerciantes na área de estudo	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do sistema	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

-

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Implementação do sistema

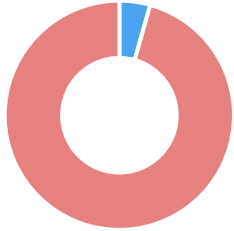
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
-------------------------------	---

#### META(S)

Sistema Implementado

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo, Associação Empresarial de Ílhavo
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	500 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>25 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>550 000,00 €</b>

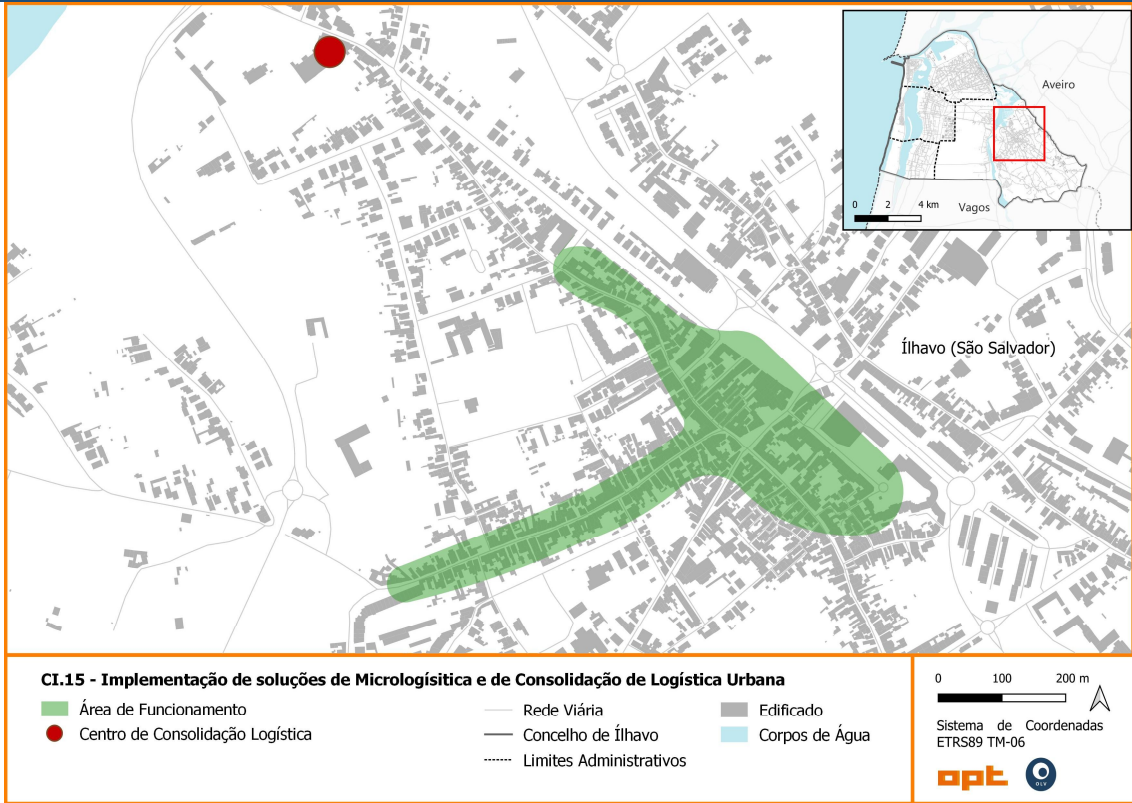


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: CI.13 Precede: CI.14
------------------------------	---

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.16
<b>AÇÃO</b>	CI.16 Criação de parque de estacionamento para veículos pesados				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O diagnóstico do PMUS identificou questões preocupantes relacionadas com a circulação e/ou estacionamento de veículos pesados, sobretudo nas zonas de entrada e saída do Porto de Aveiro, sendo verificada a formação de filas de camiões a aguardarem principalmente a entrada no mesmo. Pretende-se a criação de locais para espera ou aparcamento destes veículos de grandes dimensões para retirar carga dos arruamentos envolventes a este grande ponto logístico e de emprego no município de Ílhavo				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de bolsas de estacionamento ou espera para veículos pesados, de forma a retirar os mesmos das faixas de rodagem, onde criam uma elevada pressão no sistema rodoviário e situações de insegurança para os restantes utilizadores do mesmo. Pretende-se a criação de locais demarcados para a paragem destas viaturas de maiores dimensões, com as dimensões necessárias para a sua paragem, com um sistema de fila de espera e dimensões adequadas para que os mesmos possam manobrar as viaturas dentro dos estacionamentos dedicados sem qualquer constrangimento				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Eliminação do estacionamento de pesados ao longo das vias de acesso ao Porto de Aveiro				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Construção do estacionamento	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

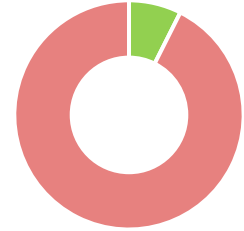
Construção do parque de estacionamento

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Parque de estacionamento construído

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Porto de Aveiro
---------------------------------	----------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	70 000,00 €	875 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>70 000,00 €</b>	<b>875 000,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
COMPARTICIPAÇÃO	50%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	CI.17
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.17 Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O aumento constante do número de veículos elétricos em circulação trouxe um desafio acrescido para a gestão da infraestrutura viária. Ao contrário dos veículos a combustão, para os quais se verifica uma infraestrutura de abastecimento consolidada, a falta de infraestrutura para veículos elétricos é vista como um dos problemas emergentes na sociedade futura, sendo ainda um entrave à aquisição deste tipo de veículos. Pretende-se com a presente ação um reforço dos locais para carregamento deste tipo de viaturas.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de 19 novos postos de carregamento elétrico no município de Ílhavo, distribuídos por todo o território, com maior ênfase nos principais centros urbanos e zonas balneares como a Praia da Barra, Costa Nova do Prado, Gafanha da Nazaré e Ílhavo (São Salvador). As freguesias da Gafanha da Encarnação e Gafanha do Carmo estão também contempladas, ainda que com uma priorização inferior, esperando-se uma implementação a mais longo prazo.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Promoção da aquisição de veículos elétricos; Transição elétrica para promoção de meios sustentáveis.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	5 postos instalados	21%
DE 2 A 5 ANOS	8 postos instalados	54%
MAIS QUE 5 ANOS	5 postos instalados	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de postos de carregamento instalados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

24 postos de carregamento instalados

#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Fundo Ambiental
---------------------------------	----------------------------

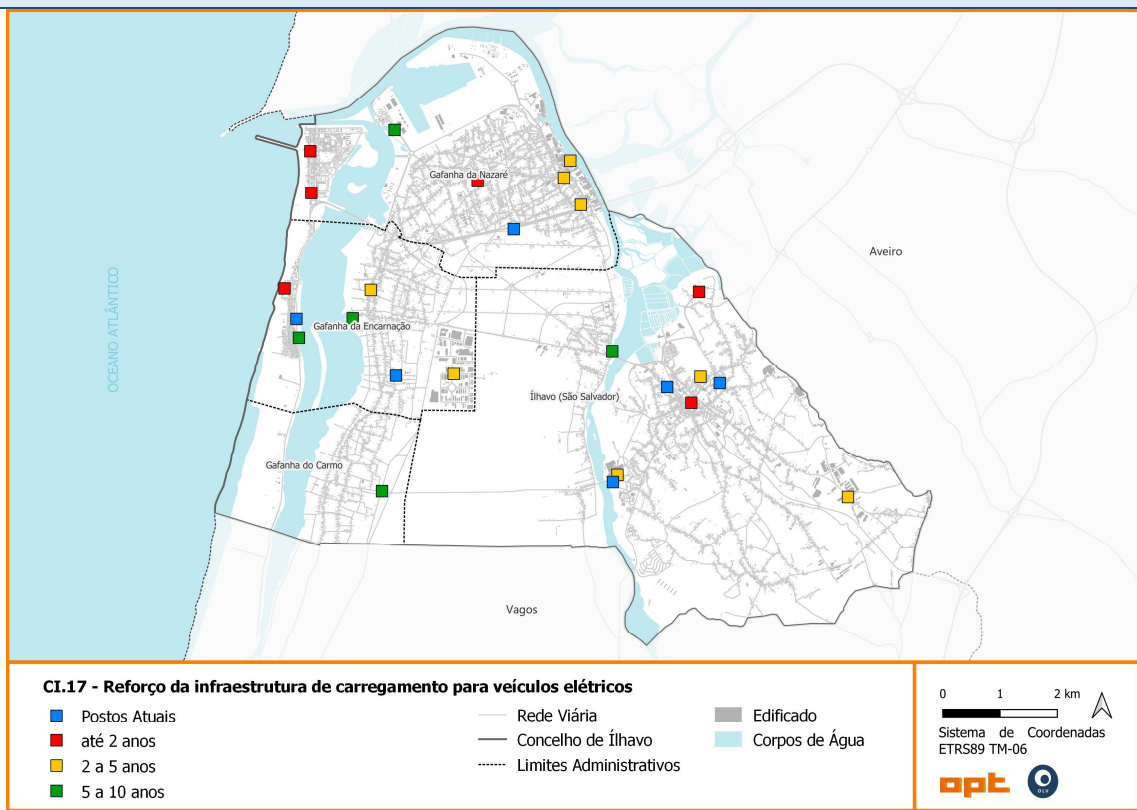
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
COMPARTICIPAÇÃO	-

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Baixa	<b>Nº</b>	CI.18
<b>AÇÃO</b>	CI.18 Implementação de uma rede de contadores de tráfego				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O presente PMUS em construção pretende uma mudança de paradigma no que à mobilidade e repartição modal dizem respeito, sabendo de antemão que a utilização do automóvel em movimentos pendulares tem uma elevada representatividade. Segundo os dados do último período censitário, a utilização do Transporte Individual alcançou os 76% da utilização. A colocação de contadores de tráfego em vários pontos do município pode ajudar numa monitorização e acompanhamento destes índices, permitindo acompanhar a taxa de utilização dos diferentes modos em tempo real.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de contadores de tráfego em pontos estratégicos do município, principalmente nas entradas e saídas de Ílhavo. Exemplos propostos passam pela entrada da A25 no concelho, também na entrada pela EN109, (vinda de Aveiro e do lado de Vagos), Rua Tomé Barros Queirós e ER335, ambas a sudeste em São Salvador, Rua Central proveniente do centro urbano de Vagos, EN109-7 vinda da Praia da Vagueira (Vagos), a Rua da Boa Hora e Estrada Florestal 1, ambas com proveniência na Gafanha da Vagueira. Também dentro do território ilhavense, o término da A25 na ligação à Praia da Barra e Costa Nova do Prado na conhecida ponte da Barra é um local proposto, bem como o extremo sul da Avenida dos Bacalhoeiros, principal ponto de acesso para o Porto de Aveiro.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Monitorização dos níveis de utilização dos vários modos de transporte				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de 5 contadores de tráfego	36%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de 3 contadores de tráfego	57%
MAIS QUE 5 ANOS	Instalação de 6 contadores de tráfego	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de contadores instalados

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

14 contadores instalados

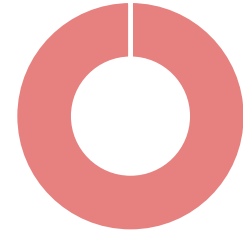
#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-
---

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	90 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	180 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>420 000,00 €</b>

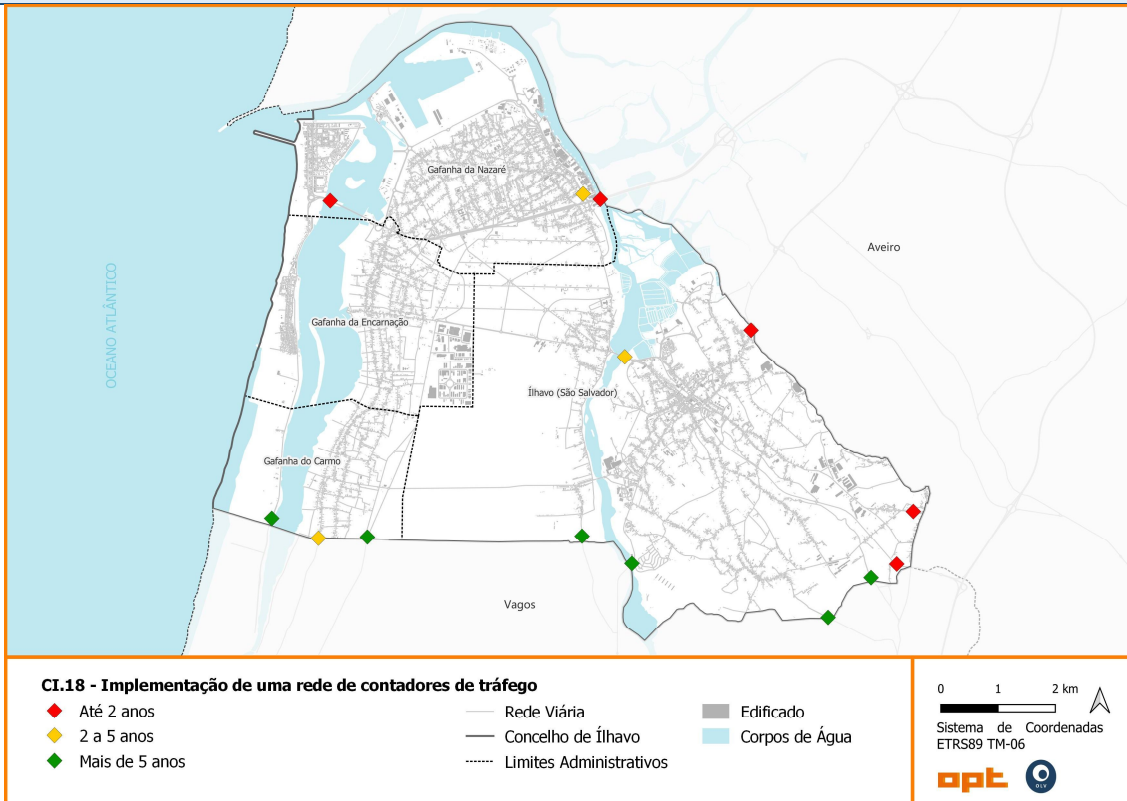


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO					
<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.19
<b>AÇÃO</b>	CI.19 Atualização da frota do município para veículos zero emissões				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O município e os seus representantes deverão sempre ser o exemplo e garantia de prosperidade e evidência de opções sustentáveis no futuro. Com a crescente consciencialização da descarbonização na mobilidade, a frota que o município utiliza para deslocações e até mesmo para trabalhos de reabilitação e outros serviços de manutenção devem ser realizados com recurso a veículos o menos poluente possíveis, demonstrando a preocupação crescente com esta temática. Deve por isso existir uma renovação gradual da frota interna com este cuidado da proteção ambiental futura.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Atualização da frota do município de forma gradual, através da aquisição de viaturas elétricas. A ação prevê uma renovação completa do parque automóvel, tornando-o totalmente elétrico ao longo dos 10 anos de vigência deste mesmo PMUS.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução das emissões de poluentes atmosféricos; Aumento do interesse pela utilização de veículos elétricos; Promoção da imagem do município.				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Aquisição de 2 veículos	11%
DE 2 A 5 ANOS	Aquisição de 10 veículos	15%
MAIS QUE 5 ANOS	Aquisição de 27 veículos	100%

#### INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de viaturas adquiridas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Aquisição de 39 viaturas

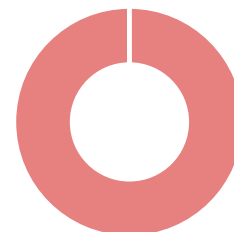
#### INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

-	
---	--

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo; Fundo Ambiental
---------------------------------	----------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	100 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	40 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	810 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>950 000,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
COMPARTICIPAÇÃO	85%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÍLHAVO**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.20
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.20 Criação de um programa de incentivos municipais para as empresas que promovam iniciativas de <i>carpooling</i></b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Sendo Ílhavo um município com vários polos industriais de relevância como o Porto de Aveiro, as Zonas Industriais da Mota e Ervosas, bem como a própria fábrica da Vista Alegre, contemplando estes como grandes geradores e agregadores de emprego, é importante que este PMUS, com uma vigência que pretende cobrir a próxima década de investimentos na mobilidade do território, possa mudar a mentalidade de quem se desloca para o local de trabalho de forma diária. O <i>carpooling</i> poderá ser uma dessas soluções				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um programa de <i>carpooling</i> para sensibilizar as várias entidades empregadoras das diferentes zonas e parques empresariais/industriais a providenciarem automóveis para que os seus colaboradores se desloquem quer entre a sua residência e o local de trabalho diário, bem como outras viagens por motivos de trabalho, devendo ser feita uma gestão eficiente da frota automóvel, através da partilha de veículos. Não sendo responsabilidade direta do município, este deve incentivar as empresas para que desenvolvam ou implementem ferramentas para incentivar esta prática. A criação de um programa de incentivos entre o município e as empresas aderentes, através de benefícios fiscais poderá ser uma possibilidade de execução da ação				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução das emissões de poluentes atmosféricos; Redução do congestionamento automóvel; Promoção da imagem das diferentes empresas.				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Programa desenvolvido e aplicado; Aplicação de incentivos às empresas	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Aplicação de incentivos às empresas	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Aplicação de incentivos às empresas	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de empresas aderentes

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Nº crescente

**INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)**

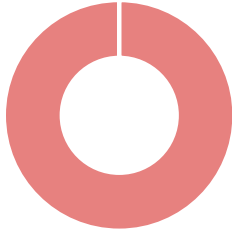
Desenvolvimento do programa

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-
<b>META(S)</b>	

Aplicação do programa

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Ílhavo
---------------------------------	-----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>100 000,00 €</b>



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
COMPARTICIPAÇÃO	0%

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Sem interdependências
------------------------------	-----------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**

