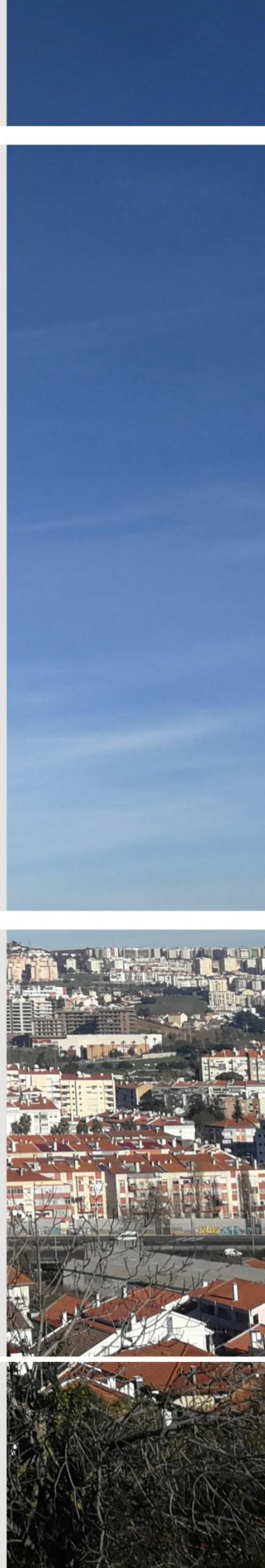


PLANO DE **MOBILIDADE E** TRANSPORTES

MUNICÍPIO DE ODIVELAS

FASE IV

PROGRAMA DE EXECUÇÃO, MEIOS,
FONTES DE FINANCIAMENTO E SISTEMA
DE MONITORIZAÇÃO



PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

MUNICÍPIO DE ODIVELAS

COORDENAÇÃO GERAL

Paula Teles

COORDENAÇÃO ESTRATÉGICA

Pedro Ribeiro da Silva

EQUIPA TÉCNICA

Adelino Ribeiro

Ana Rei

Cláudia Leão

Inês Rocha

João Ribeiro

Jorge Gorito

Miguel Pimentel

Patrícia Lopes

Tito Ferreira

JANEIRO 2020



mpt® mobilidade e planeamento do território, lda.

Av. Dr. Antunes Guimarães, 342 | 4100-073 Porto - Portugal

+351 228 314 142 | +351 228 328 116 | +351 969 122 227

portugal@mobilidadept.com | www.mobilidadept.com



PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

MUNICÍPIO DE ODIVELAS

PEÇAS ESCRITAS

FASE IV

Programa de Execução, Meios, Fontes de Financiamento e Sistema de Monitorização

ÍNDICE

1. ENQUADRAMENTO GERAL	1
1.1. ÂMBITO DO PLANO	2
1.2. OBJETIVOS DO PLANO	4
1.3. ORGANIZAÇÃO DO PLANO	6
2. PROGRAMA DE EXECUÇÃO	8
3. GOVERNÂNCIA	85
4. MONITORIZAÇÃO	89
ÍNDICE DE FIGURAS	A
ÍNDICE DE TABELAS	B
BIBLIOGRAFIA	C



1. ENQUADRAMENTO GERAL

1.1. ÂMBITO DO PLANO

Na realidade portuguesa, no final do século passado e início do séc. XXI, assistiu-se à polarização dos padrões de mobilidade, traduzida pela primazia da utilização do transporte individual automóvel, fruto da intensificação das taxas de motorização na generalidade do país.

O mote de que a qualidade de vida passa pela facilidade das deslocações em automóvel e pela rapidez/facilidade de chegada aos destinos em transporte individual, gerou grandes dificuldades ao nível da mobilidade nos centros urbanos. Os congestionamentos de tráfego e a poluição atmosférica e sonora são alguns dos problemas originados pelo aumento progressivo do número de veículos automóveis em circulação, podendo, estes, ser responsáveis pela diminuição da qualidade de vida nos centros urbanos.

As opções de mobilidade tomadas pelas políticas mais recentes têm-se orientado para novas estratégias de gestão da mobilidade, promovendo formas sustentáveis de deslocação, enquadradas nos novos desígnios de promoção da eficiência energética, patentes no Portugal 2020.

Assim, tem vindo a ser fomentada a consciencialização para o estabelecimento de uma nova cultura de mobilidade nas vilas e cidades, com a promoção de padrões de mobilidade sustentável, onde paralelamente à priorização dos modos suaves de deslocação, se prime pela racionalização da utilização do transporte individual automóvel.

No seguimento deste novo paradigma, têm vindo a ser adotados instrumentos a nível nacional e internacional que consubstanciam novas tendências que convergem na sustentabilidade dos sistemas de mobilidade dos vários territórios. Apesar de o presente documento se designar como Plano de Mobilidade e Transportes (PMT), nomenclatura que remete para os estudos tradicionais de tráfego e transportes, pretende-se que os seus objetivos sejam convergentes com os dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS). Estes constituem-se como um documento estratégico e operacional que serve de instrumento de atuação e sensibilização, que fomente a articulação entre os diferentes modos de transporte, visando a implementação de um sistema integrado de mobilidade de uma forma racional, que permita diminuir o uso do transporte individual e, simultaneamente, garanta a adequada

mobilidade das populações, promova a inclusão social, a competitividade, a qualidade de vida urbana e a preservação do património histórico, edificado e ambiental.

O concelho de Odivelas, assim como o restante território nacional, apresenta alguns fatores críticos para a qualidade do ambiente urbano, devido ao crescente congestionamento do trânsito e consequente diminuição da segurança rodoviária, as frágeis condições de vivência urbana, a diminuição das condições de conforto para a circulação pedonal e ciclável, a poluição ambiental e a escassez de espaços públicos para fruição pelas pessoas.

É, assim, objetivo do presente Plano encontrar soluções sustentadas de mobilidade para a resolução dos problemas relacionados com a circulação automóvel, estacionamento e transportes públicos, priorizando as questões relacionadas com a promoção dos modos suaves e ativos, nomeadamente, a circulação pedonal e ciclável, por forma a viabilizar a adoção de políticas de gestão da mobilidade mais saudáveis.

A estratégia adotada pelo plano deverá atingir os objetivos explícitos em planos e orientações de nível nacional e internacional, não ignorando as estratégias da Área Metropolitana de Lisboa, o Plano Diretor Municipal e outros instrumentos de gestão territorial bem como o Plano de Estrutura da Rede Viária para o Concelho de Odivelas.

O presente documento corresponde ao relatório da Fase 4 do Plano de Mobilidade e Transportes, que contém o programa de execução, meios e fontes de financiamento e sistema de monitorização, apresentando-se com a seguinte organização:

- **Enquadramento Geral:** Inclui um breve enquadramento à temática da mobilidade e transportes, objetivos principais, bem como a organização de todo o estudo e a organização do presente documento.
- **Programa de Execução:** Apresenta as ações propostas na fase de planos de ação, bem como o custo inerente, fundos de financiamento e as interdependências existentes entre ações.
- **Governância:** Identifica os principais intervenientes no desenvolvimento e implementação do programa de execução elaborado.
- **Monitorização:** Apresenta os indicadores a considerar para um correto alcance dos objetivos elencados nas ações.

1.2. OBJETIVOS DO PLANO

De acordo com o definido em sede do caderno de encargos para a elaboração do presente plano, consideram-se como objetivos principais:

- a) Alterar a repartição modal nas deslocações a favor dos transportes públicos e dos meios suaves, (pedonal e ciclável), melhorando as condições de mobilidade das populações.
- b) Aumentar a qualidade da mobilidade e do ambiente urbano, aumentando as sinergias que possam resultar da complementaridade entre os diversos modos de deslocação.
- c) Melhorar o funcionamento da rede de transporte coletivo urbano com a reestruturação da rede para uma boa cobertura territorial e temporal.
- d) Aumentar a segurança, o conforto e a qualidade dos espaços prioritários ao peão e à bicicleta e limitar as condições de uso do automóvel nos centros urbanos mais sensíveis.
- e) Executar políticas diferenciadas de estacionamento tendo em conta as necessidades específicas dos residentes, dos empregados, dos visitantes, dos pendulares e dos operadores de logística urbana.
- f) Reduzir os volumes de tráfego motorizado.
- g) Reduzir a necessidade de transporte e reduzir a relação entre o crescimento económico e crescimento em termos de transporte.
- h) Reduzir impactes ambientais, dando resposta aos diferentes requisitos ambientais impostos.
- i) Reduzir o tráfego relacionado com as emissões de gases com efeito de estufa e consumo energético.
- j) Melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes, procurando o equilíbrio entre o transporte eficiente de pessoas e bens e os respetivos custos, e o impacte ambiental reduzido.
- k) Reduzir o impacte negativo sobre a saúde dos cidadãos e privilegiar modos de transporte saudáveis.
- l) Melhorar a acessibilidade oferecida pelo sistema de transportes a todos os cidadãos.
- m) Melhorar a qualidade de vida.
- n) Melhorar a integração do planeamento de transportes com outros instrumentos de planeamento.

- o) Enquadrar o Plano de Mobilidade de acordo com as orientações estratégicas gerais definidas no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana de Lisboa.
- p) Melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes, integrando o Plano de Mobilidade com o plano de Mobilidade Elétrica a desenvolver no âmbito da Rede Nacional da Mobilidade Elétrica.

1.3. ORGANIZAÇÃO DO PLANO

O Plano de Mobilidade e Transportes de Odivelas subdivide-se em quatro fases:

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico: teve como principal objetivo a compreensão do funcionamento do sistema de transportes e do modelo de mobilidade, englobando todos os modos de transporte e a sua articulação, refletindo a sua relação com o uso do solo e considerando os seus impactes na qualidade do ambiente urbano.

A fase compreendeu a recolha e análise de informação essencial para a execução do plano, bem como a análise da situação atual e dos mecanismos gerais das deslocações, incidindo sobre os vários modos de transporte e respetivas sinergias com o ordenamento do território.

De forma sintética, procedeu-se à caracterização das infraestruturas viárias, do trânsito automóvel, da mobilidade suave, do sistema de transporte coletivo rodoviário, do estacionamento, da intermodalidade, da logística urbana, da qualidade do ambiente urbano e da segurança rodoviária.

Fase 2 – Condicionantes e Objetivos do Plano de Mobilidade: teve como objetivo identificar os elementos que permitem definir a visão futura em termos de mobilidade.

Esta fase foi dividida em três grupos:

- **Condicionantes:** constituem acontecimentos, projetos ou simples fatores, que apresentam um estatuto de permanência e que se sobrepõem à capacidade operativa;
- **Objetivos:** correspondem à explicitação das intenções a prosseguir em termos de mobilidade sustentável. Os objetivos devem ser realistas e definidos conjuntamente com o executivo municipal. Tendo em vista a avaliação do grau de alcance de cada objetivo, é ainda necessária a sua quantificação, sempre que possível, isto é, a sua tradução em metas, expressas em unidades ou escalas adequadas;
- **Cenários:** procuram refletir evoluções distintas do que se considera ser as principais forças motrizes que influenciam o sistema de mobilidade e o setor dos transportes.

Fase 3 – Planos de Ação: esta fase, tendo como base a caracterização e diagnóstico da mobilidade, apresentou um conjunto de planos de ação para as diferentes áreas de intervenção na área da mobilidade. Os planos de ação servirão de estratégia para a implementação do Plano de Mobilidade e Transportes de Odivelas.

Nesta fase foram definidos os seguintes planos estratégicos:

- **Plano de Circulação:** elaboração do esquema de circulação com proposta de hierarquização viária, sentidos de circulação e sinalização, onde se apontaram as incongruências existentes, assim como se propôs o fecho da rede ou a eventual definição de novas ligações e a sua articulação com o tecido urbano existente.
- **Plano Pedonal:** verificação da possibilidade de implementação de áreas de prioridade ao peão, áreas predominantemente pedonais e outras ações que fomentem e permitam incrementar a utilização desse modo de transporte, não ignorando a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade para todos.
- **Plano Ciclável:** elaboração do *masterplan* da rede ciclável e desenvolvimento de soluções-tipo de intervenção.
- **Plano de Estacionamento:** definição de políticas de estacionamento e regimes de gestão, através de medidas organizacionais físicas e tarifárias, bem como o desenvolvimento de novos regulamentos para a concessão de estacionamento na via pública e em parques.
- **Plano de Logística:** regulamentação das operações de carga e descarga, acesso de veículos prioritários, residentes; comerciantes e demais veículos específicos.
- **Plano de Transportes Públicos:** elaboração de estratégias de articulação entre as diferentes redes de transporte coletivo e a identificação de intervenções que promovam a melhoria dos serviços.

Fase 4 – Programa de Execução, Meios e Fontes de Financiamento e Sistema de Monitorização:

tem como objetivo primordial a apresentação de um plano de ação e execução para um período de 10 anos, sem prejuízo das propostas com visão a mais longo prazo. O plano distribui as ações, cronologicamente, apresenta custos de implementação discriminados e indica possíveis Fontes de Financiamento Público, Quadros Comunitários e/ou outros. Por fim, nesta fase, será também apresentada uma proposta de um Sistema de Monitorização da Mobilidade para o Concelho de Odivelas.



2. PROGRAMA DE EXECUÇÃO

O presente capítulo sintetiza, sobre a forma de fichas, as medidas apresentadas no âmbito do Plano de Mobilidade e Transportes de Odivelas e operacionaliza a estratégia de intervenção desenvolvida na Fase III do plano.

As medidas são, assim, apresentadas sobre a forma de “Fichas de Ação”, que pretendem constituir-se como documentos orientadores de cada uma das intervenções propostas. Em cada ficha constam as componentes principais, que se consideram relevantes para a implementação das medidas, a saber:

- **Designação da Ação** – contém o nome atribuído à ação;
- **Objetivo estratégico** – identifica os objetivos estratégicos para os quais a ação contribui;
- **Objetivo setorial** – identifica os objetivos específicos nos quais a ação se enquadra;
- **Descrição** – apresenta a caracterização da ação para a sua efetiva compreensão;
- **Entidade responsável** – identifica a(s) entidade(s) responsável(eis) pela execução/promoção da intervenção;
- **Temporalidade** – corresponde à indicação da primazia de ordem de realização da intervenção decorrente do que se considera ser a prioridade em termos de horizonte temporal para a sua concretização. Assim, adotou-se a seguinte classificação:
 - Curto prazo – ações a executar até 2021;
 - Médio prazo – ações a executar até 2024;
 - Longo prazo – ações a executar até 2030.
- **Custos previstos** – apresenta os valores médios aproximados a considerar na implementação das ações. Os valores indicados não incluem o IVA às taxas em vigor.
- **Interdependências** – apresenta a ação ou conjunto de ações que estão relacionadas e que, desenvolvidas no conjunto, permitem atingir, de forma mais cabal, os objetivos definidos;
- **Resultados esperados** – enuncia os efeitos expectáveis com a implementação da ação.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 1				
A CIDADE CAMINHÁVEL				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.01 Revisitar o centro histórico e os núcleos antigos de Odivelas nas suas múltiplas facetas e temas			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percursos e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas <i>car-free</i> e organizar eventos e atividades culturais.			
DESCRIÇÃO	Urge a necessidade de preservar o património histórico e arquitetónico de Odivelas e, para isso, torna-se as áreas do centro histórico e dos núcleos antigos, com a definição de percursos pedonais contínuos e confortáveis e, consequentemente, a redefinição dos acessos ao automóvel, salvaguardando as operações de logística e o acesso a veículos de residentes e emergência.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	180€/m ²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → URBACT → POR Lisboa → CIVITAS → Portugal 2030			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.07 → P.2.01 → P.4.11 → P.4.17 → P.1.08 → P.4.03 → P.4.12 → P.5.01 → P.1.11 → P.4.04 → P.4.13 → P.5.02 → P.1.15 → P.4.06 → P.4.15 → P.5.04 → P.1.18 → P.4.07			

**RESULTADOS
ESPERADOS**

Com esta medida, espera-se o aumento da continuidade das áreas predominantemente pedonais e das áreas privilegiadas aos modos suaves. Acredita-se, também, num usufruto do espaço urbano por parte dos residentes e dos visitantes, assim como do aumento da divisão modal correspondente ao modo pedonal e consequente diminuição da utilização do transporte individual motorizado. Isto levará certamente a uma melhoria da qualidade do ambiente urbano e aumento progressivo da conscientização da população para o ganho de qualidade de vida resultante da humanização dos espaços, sem a interferência de veículos motorizados.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 2			
A CIDADE CAMINHÁVEL			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.02 Restabelecimento de unidades de vizinhança – zonas de coexistência nos bairros de baixa densidade		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.		
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percursos e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas <i>car-free</i> e organizar eventos e atividades culturais.		
DESCRIÇÃO	Os bairros de baixa densidade constituem-se numa boa base para a concretização das zonas de coexistência, uma vez que se apresentam como unidades homogéneas predominantemente residenciais onde as atuais particularidades das vias já verificam condições para a sua materialização. No entanto, atualmente, estas áreas apresentam diversos constrangimentos à circulação pedonal e automóvel associados a problemas de estacionamento, sendo que grande proporção da faixa de rodagem em vias de perfil estreito encontra-se normalmente ocupada por veículos automóveis estacionados de forma abusiva, comprometendo a qualidade do espaço público.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo		
CUSTOS PREVISTOS	200€/m ²		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Portugal 2030 → POR Lisboa → URBACT → Fundo Ambiental → CIVITAS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.07 → P.2.01 → P.4.11 → P.4.17 → P.1.08 → P.4.03 → P.4.12 → P.5.01 → P.1.11 → P.4.04 → P.4.13 → P.5.02 → P.1.15 → P.4.06 → P.4.15 → P.5.04 → P.1.18 → P.4.07		

**RESULTADOS
ESPERADOS**

Com a implementação das zonas coexistência espera-se obter quarteirões e bairros mais humanizados, em que o foco está na pessoa e não no veículo, com todas as vantagens que daí advêm.

A redução das velocidades praticadas pelos veículos automóveis e a diminuição do tráfego traduzem-se em espaços urbanos mais humanizados, seguros e confortáveis, nos quais a poluição sonora e atmosférica é menor. Estabelecimento de um ambiente particularmente seguro para os utilizadores mais vulneráveis do espaço público, isto é, peões e ciclistas.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 3				
A CIDADE CAMINHÁVEL				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.03 Restabelecimento de unidades de vizinhança – zonas 30 na cidade clássica P.1.04 Restabelecimento de unidades de vizinhança – zonas 30 nos bairros P.1.05 Restabelecimento de unidades de vizinhança – zonas 30 nos bairros de baixa densidade			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percursos e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas car-free e organizar eventos e atividades culturais.			
DESCRIÇÃO	Parte do edificado de Odivelas é constituído por blocos de diferentes formas de implantação e de variadas alturas, fechados em si mesmos, e que se articulam na sua envolvente com zonas verdes ou praças que registam volumes consideráveis de tráfego de atravessamento e estacionamento, comprometendo, assim, a humanização e a apropriação do espaço público pelos residentes.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	200€/m²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo Ambiental	→ Portugal 2030 → URBACT → CIVITAS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.07 → P.1.08 → P.1.11 → P.1.15 → P.1.18	→ P.2.01 → P.4.03 → P.4.04 → P.4.06 → P.4.07	→ P.4.11 → P.4.12 → P.4.13 → P.4.15	→ P.4.17 → P.5.01 → P.5.02 → P.5.04

**RESULTADOS
ESPERADOS**

Com a implementação das zonas 30 espera-se obter quarteirões e bairros mais humanizados, destinado ao usufruto dos peões e ciclistas e não dos veículos. A redução das velocidades praticadas pelos veículos automóveis e a diminuição do tráfego traduzem-se em espaços urbanos mais humanizados, seguros e confortáveis, nos quais a poluição sonora e atmosférica é menor.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 4			
A CIDADE CAMINHÁVEL			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.06 O desenho no entorno das escolas e equipamentos desportivos		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal modo de deslocação aos equipamentos escolares e desportivos.		
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percursos e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Potenciar as deslocações em modo pedonal entre os principais polos geradores/attractores de viagens.		
DESCRIÇÃO	As áreas envolventes aos equipamentos escolares e desportivos constituem-se como locais de particular sensibilidade na gestão da mobilidade, onde, tendencialmente, as viagens geradas por estes equipamentos têm vindo a ser efetuadas em transporte individual, dada a suposta comodidade superior dos veículos automóveis e, também, o aumento das distâncias entre casa e o trabalho/escola.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Escolas		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo		
CUSTOS PREVISTOS	200€/m²		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Portugal 2030 → POR Lisboa → CIVITAS → Fundo Ambiental		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.11 → P.1.17 → P.4.04 → P.4.06 → P.1.14 → P.1.18 → P.4.05 → P.4.12 → P.1.16 → P.4.03		
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida, espera-se o aumento da continuidade das áreas predominantemente pedonais na envolvente dos equipamentos, onde se crie condições para que os utilizadores, de forma autónoma, possam se deslocar em segurança, através de itinerários confortáveis. Espera-se também um aumento do peso deste modo na repartição modal do município.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 5

A CIDADE CAMINHÁVEL

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.07 Implementar medidas de mobilidade e urbanismo tático	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.	
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percursos e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas <i>car-free</i> e organizar eventos e atividades culturais.	
DESCRIÇÃO	A adoção de medidas de urbanismo tático pressupondo a implementação de medidas temporárias e reversíveis que poderão iniciar projetos a longo prazo, potenciando o valor da cidade e um novo pensamento sobre os hábitos e os espaços.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto prazo	
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa	→ Fundo Ambiental
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.6.01	→ P.6.02
RESULTADOS ESPERADOS	Mudança de mentalidades, com a implementação progressiva de medidas que promovam a mobilidade urbana sustentável.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 6	
A CIDADE CAMINHÁVEL	
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.08 Promover a evolução das praças para zonas exclusiva ou parcialmente pedonais
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percursos e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas <i>car-free</i> e organizar eventos e atividades culturais.
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstico identificaram alguns problemas nas praças existentes, uma vez que, não permitem o seu total usufruto enquanto espaços de vivência. Torna-se, assim, essencial transformar as praças exclusivamente pedonais que possibilitem o total usufruto por parte do peão.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo
CUSTOS PREVISTOS	200€/m ²
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Portugal 2030 → POR Lisboa → URBACT → Fundo Ambiental
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.07 → P.2.01 → P.4.11 → P.4.17 → P.1.08 → P.4.03 → P.4.12 → P.5.01 → P.1.11 → P.4.04 → P.4.13 → P.5.02 → P.1.15 → P.4.06 → P.4.15 → P.5.04 → P.1.18 → P.4.07
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se, com esta medida, tornar as praças exclusivamente pedonais, com a adoção de medidas que mitiguem a invasão dos veículos. Prevê-se, também, um aumento da quota modal correspondente ao modo pedonal.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 7

A CIDADE CAMINHÁVEL

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.09 Introduzir sinalética direcional e de informação vocacionada para o peão		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.		
OBJETIVO SETORIAL	→ Criar dinâmicas nas deslocações pedonais, potenciando, também, os passeios como um forte fator de socialização, além da sua função natural de deslocações.		
DESCRIÇÃO	As cidades, até então, foram desenhadas em função do automóvel, fenómeno que se tem contrariado com a implementação de soluções de planeamento urbano destinado a deslocações com recursos a modos mais sustentáveis, encabeçados pela utilização dos modos suaves de transporte. Com esta medida propõe-se dotar o concelho de Odivelas de sinalização específica direcionada para as deslocações pedonais, sobretudo, em locais estratégicos, que orientem o peão até aos principais equipamentos e pontos de interesse.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes		
TEMPORALIDADE	Curto prazo		
CUSTOS PREVISTOS	Placa: 103,17€/uni. Poste: 409,79€/uni.		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.07 → P.1.13 → P.1.16 → P.4.04 → P.1.11 → P.1.14 → P.1.18 → P.4.05 → P.1.12 → P.1.15		
RESULTADOS ESPERADOS	Alteração da repartição modal das deslocações, através da otimização das redes pedonais, com uma correta implementação de sinalética para o peão, de forma a facilitar as deslocações realizadas no modo pedonal.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 8	
A CIDADE CAMINHÁVEL	
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.10 Criar o mapa metro-minuto pedonal em diversos suportes
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.
OBJETIVO SETORIAL	→ Criar dinâmicas nas deslocações pedonais, potenciando, também, os passeios como um forte fator de socialização, além da sua função natural de deslocações. → Potenciar as deslocações em modo pedonal entre os principais polos geradores/attractores de viagens.
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstico percebeu-se que é possível aceder a importantes polos geradores de viagens até um limite máximo de 20 minutos a pé, no entanto, as fraturas e barreiras existentes não estimulam a circulação pedonal, acabando por beneficiar o transporte individual motorizado. De modo a inverter a situação, torna-se essencial promover as vantagens do modo pedonal.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades Empregadoras Escolas
TEMPORALIDADE	Curto prazo
CUSTOS PREVISTOS	5.000€ por 5.000 uni.
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo Ambiental
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.09 → P.1.13 → P.1.17 → P.4.04 → P.1.11 → P.1.14 → P.1.18 → P.4.05 → P.1.12 → P.1.16
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta proposta espera-se uma mudança de mentalidades, com a implementação progressiva de informação que demonstre todos os benefícios associados às deslocações em modo pedonal. Prevê-se, também, um aumento do peso deste modo na divisão modal do município.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 9				
A CIDADE CAMINHÁVEL				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.11 Promover a acessibilidade e mobilidade para Todos em toda a circunstância urbana			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percurso e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte.			
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstico identificou-se algumas tipologias de barreiras a uma mobilidade e acessibilidade para Todos, a irregularidade e degradação do pavimento dos percursos pedonais e a ausência e subdimensionamento dos passeios, entre outros. Por forma a contornar a situação, a rede pedonal deverá ser coerente e contínua, sendo imprescindível a requalificação do espaço público.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	180€/m ²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → POR Lisboa			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.01 → P.1.02 → P.1.03 → P.1.04	→ P.1.05 → P.1.06 → P.1.08 → P.1.12	→ P.1.13 → P.1.14 → P.1.16 → P.1.17	→ P.1.18 → P.4.04 → P.4.05 → P.4.12
RESULTADOS ESPERADOS	Melhoria das condições para as pessoas com mobilidade reduzida, contribuindo para a sua independência e autonomia e para um espaço urbano mais democrático e equitativo, do qual Todos possam usufruir.			

A CIDADE CAMINHÁVEL

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.12 Criar e beneficiar as passagens subterrâneas e pontes pedonais			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percurso e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte.			
DESCRIÇÃO	Os percursos pedonais com mudança de nível podem representar um problema para a utilização do modo pedonal nas deslocações de curtas distâncias, uma vez que representam um maior esforço e uma alteração no ritmo de deslocação por parte dos peões. No caso de Odivelas, identificou-se obstáculos criados ao modo pedonal por vias de tráfego automóvel, em que existe mudanças de nível através de passagens subterrâneas e pontes pedonais que importa beneficiar e tornar mais práticas. Para isso, é necessário as tornar mais, suavemente, arqueadas e sem interrupção do seu ritmo e direção, para que de forma mais confortável e com maior segurança, responder aos possíveis conflitos entre o peão e o automóvel.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo			
CUSTOS PREVISTOS	350€/m²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo Ambiental		→ INTERREG → CIVITAS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.11	→ P.1.18	→ P.4.04	→ P.4.05
RESULTADOS ESPERADOS	Os resultados esperados passam pelo aumento da segurança dos peões e das condições para o uso do modo pedonal, nomeadamente a redução das distâncias dos percursos e o aumento da continuidade dos mesmos.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 11	
A CIDADE CAMINHÁVEL	
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.13 Beneficiar os percursos pedonais de desejo
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percurso e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte.
DESCRIÇÃO	Nas deslocações para um destino visível, os peões tendem a dirigir-se diretamente para o mesmo, existindo relutância em relação a desvios à direção estabelecida, sendo que só obstáculos consideráveis é que poderão contrariar a preferência por percursos diretos. No concelho de Odivelas, a existência de percursos pedonais informais é visível em diversas situações, como nos relvados na envoltória de quarteirões residenciais, ilhas ou separadores de trânsito que permitem perceber que a passagem contínua faz com que exista um padrão definido no piso. De modo a inverter o fenómeno, a implementação de um desenho urbano cuidadoso deve primar pela definição de um percurso o mais direto, curto e confortável possível, de forma a manter a direção principal em relação ao destino final do peão.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo
CUSTOS PREVISTOS	80€/m ²
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → INTERREG → POR Lisboa → CIVITAS → Fundo Ambiental
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.11 → P.1.18 → P.4.04 → P.4.05
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento das condições para o uso do modo pedonal, nomeadamente no que se refere à segurança no convívio com os automóveis e, consequentemente, aumento do peso deste modo na divisão modal do município.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 12			
A CIDADE CAMINHÁVEL			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.14 Desenvolver corredores ecológicos urbanos de apoio à circulação pedonal		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.		
OBJETIVO SETORIAL	→ Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte. → Criar dinâmicas nas deslocações pedonais, potenciando, também, os passeios como um forte fator de socialização, além da sua função natural de deslocações.		
DESCRIÇÃO	As deslocações pedonais em meio urbano são potenciadas, não só pela existência de uma infraestrutura pedonal segura e interligada em rede, como também pelo conforto térmico que lhe está associado. A proposta prevê a definição de corredores ecológicos capazes de assumir uma grande influência no microclima local, contribuindo de forma decisiva para a diminuição das temperaturas associadas ao fenómeno de ilhas de calor, funcionando, também, como filtros de poluição atmosférica e sonora, dois dos principais problemas associados às deslocações pedonais.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo		
CUSTOS PREVISTOS	150€/m ²		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → POR Lisboa → URBAN INNOVATIVE ACTIONS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.11 → P.1.13 → P.1.17 → P.4.04 → P.1.12 → P.1.16 → P.1.18 → P.4.05		
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida pretende-se criar condições que beneficiem as deslocações em modo pedonal em meio urbano, tornando os percursos mais apetecíveis, confortáveis e seguros. Prevê-se, também, um aumento do peso deste modo na divisão modal do município.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 13		
A CIDADE CAMINHÁVEL		
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.15 Disponibilizar mobiliário urbano de estadia e descanso para peões	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.	
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percurso e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas car-free e organizar eventos e atividades culturais.	
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstico observou-se que os elementos de apoio à estadia e descanso não são disponibilizados de forma suficiente, ou então, que o mobiliário urbano não se encontra, em alguns casos, implementado de forma consonante com as necessidades da população. Perspetiva-se, com esta proposta, a requalificação e preservação do espaço público, através da implementação de elementos urbanos de apoio à circulação pedonal, estabelecendo, assim, novas funções dos lugares, sendo utilizados para descanso, lazer, leitura, entre outros.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto prazo	
CUSTOS PREVISTOS	Banco: 2.000€/uni. Papeleira: 400€/uni. Bebedouro: 500€/uni.	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa	→ Fundo Ambiental
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.08	→ P.1.14 → P.1.17
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida pretende-se criar condições que beneficiem as deslocações em modo pedonal em meio urbano, tornando os percursos mais apetecíveis, confortáveis e seguros. Prevê-se, também, um aumento do peso deste modo na divisão modal do município.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 14			
A CIDADE CAMINHÁVEL			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.16 Implementar o caminho das escolas		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.		
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percurso e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Potenciar as deslocações em modo pedonal entre os principais polos geradores/attractores de viagens.		
DESCRIÇÃO	Em Odivelas, assim como em tantos outros municípios, observa-se que as viagens geradas pelos estabelecimentos de educação e ensino, têm tendencialmente e de forma crescente, vindo a ser efetuadas em transporte individual motorizado. Pretende-se mudar a mentalidade da população no que concerne às deslocações para estes estabelecimentos, implementando itinerários de acesso abrangentes e coerentes, com elevada qualidade da infraestrutura pedonal e com redobrado foco na segurança pública e rodoviária.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Escolas		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo		
CUSTOS PREVISTOS	180€/m ²		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → POR Lisboa → CIVITAS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.06 → P.1.14 → P.1.18 → P.4.05 → P.1.11 → P.1.17 → P.4.04		
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida, espera-se o aumento da continuidade das áreas predominantemente pedonais na envolvente dos estabelecimentos de educação e ensino, onde se crie condições para que os utilizadores, de forma autónoma, possam se deslocar em segurança, através de itinerários confortáveis. Espera-se também um aumento do peso deste modo na divisão modal do município.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 15			
A CIDADE CAMINHÁVEL			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.17 Estabelecer um programa de construção de passeios nas zonas de povoamento linear – da estrada à rua		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.		
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percurso e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte.		
DESCRIÇÃO	Com a evolução da rede viária, inúmeras estradas nacionais foram desclassificadas, deixando de cumprir a função de ligação exclusivamente viária entre os principais aglomerados urbanos, passando a assumir também a função de rua. Por forma a atribuir características de rua à estrada, as intervenções devem passar pela humanização do espaço público, conferindo-lhe marcas urbanas como passeios e iluminação, por vezes, inexistente. O desenho do espaço público deve, também, potenciar a continuidade dos percursos pedonais, maximizando as suas condições de conforto e acessibilidade e mitigando possíveis atritos modais.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associações de residentes e comerciantes Escolas	
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo		
CUSTOS PREVISTOS	150€/m²		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa	→ Fundo Ambiental → CIVITAS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.11 → P.1.12	→ P.1.14 → P.1.16	→ P.1.18 → P.4.04 → P.4.05
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento das condições para o uso do modo pedonal, nomeadamente no que se refere à segurança no convívio com os automóveis e, consequentemente, aumento do peso deste modo na divisão modal do município.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 16			
A CIDADE CAMINHÁVEL			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.1.18 Introduzir medidas gerais de segurança pedonal		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover o modo pedonal com principal vetor das políticas de mobilidade urbana.		
OBJETIVO SETORIAL	→ Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público, com um bom sistema de iluminação, tendo por base princípios de minimização de distâncias de percurso e cumprindo as larguras mínimas definidas por lei. → Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte.		
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstico constatou-se que é nas freguesias centrais de Odivelas que ocorrem um maior número de acidentes, com destaque para a Avenida Dom Dinis, Rua Almirante Gago Coutinho, Rua Heróis de Chaimite, Avenida Miguel Torga, a Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes e a Rua Guilherme Gomes Fernandes. Assim, de forma a inverter a situação, propõe-se a introdução de medidas de acalmia de tráfego e de soluções para os pontos de conflito, com o intuito de aumentar as condições de segurança nos atravessamentos pedonais.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Escolas		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo		
CUSTOS PREVISTOS	180€/m ²		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → POR Lisboa		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.01 → P.1.06 → P.1.13 → P.4.12 → P.1.02 → P.1.08 → P.1.16 → P.5.01 → P.1.03 → P.1.11 → P.4.04 → P.5.02 → P.1.04 → P.1.12 → P.4.05 → P.5.04 → P.1.05		
RESULTADOS ESPERADOS	Com a introdução desta medida é expectável a redução de conflitos entre o tráfego e os peões, tornando, assim, o espaço público mais seguro, confortável e aprazível à vivência humana.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 17				
A CIDADE CICLÁVEL				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.01 Implementar gradualmente a rede ciclável da cidade			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações			
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Implementar infraestruturas de apoio à circulação em bicicleta, através da construção de infraestruturas para o seu uso, nomeadamente pistas e corredores cicláveis.			
DESCRIÇÃO	A expressividade da quota modal do transporte ciclável é praticamente nula, no concelho de Odivelas, correspondendo apenas a 28 residentes que utilizaram a bicicleta para as suas deslocações casa-trabalho ou casa-escola e 2 estudantes, segundo o INE (2011). Os percursos cicláveis existentes apresentam um caráter lúdico e uma presença pontual no território, não evidenciando uma rede ciclável coerente de interligação entre os diversos polos geradores para o quotidiano da cidade. Para o efeito, torna-se premente implementar uma estrutura ciclável que entenda as necessidades de mobilidade da população, em termos de itinerários seguros e confortáveis, não só nos seus movimentos pendulares, como nas demais deslocações quotidianas.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	180€/m ²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo Ambiental → Portugal 2030 → INTERREG → CIVITAS			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.01 → P.1.16 → P.2.08 → P.3.17 → P.1.02 → P.1.17 → P.2.09 → P.4.04 → P.1.03 → P.2.03 → P.2.10 → P.4.05 → P.1.04 → P.2.05 → P.2.12 → P.4.06 → P.1.05 → P.2.06 → P.2.14 → P.4.12 → P.1.06 → P.2.07 → P.2.15 → P.6.01			

**RESULTADOS
ESPERADOS**

A proposta que se apresenta tem como intuito a alteração dos hábitos quotidianos de mobilidade dos residentes de Odivelas, através da introdução de infraestruturas capazes de fornecer alternativas efetivas e viáveis à utilização do transporte individual motorizado.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 18				
A CIDADE CICLÁVEL				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.02 Complementar a rede ciclável da cidade na sua ligação aos aglomerados urbanos periféricos			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações			
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Implementar infraestruturas de apoio à circulação em bicicleta, através da construção de infraestruturas para o seu uso, nomeadamente pistas e corredores cicláveis.			
DESCRIÇÃO	O município de Odivelas apresenta um contínuo urbano na maioria da sua extensão territorial, mas, ainda assim, pode ser identificado um conjunto de aglomerados urbanos que se constituem como importantes centralidades urbanas com elevada relevância na geração e atração de fluxo, dos quais se destacam a Pontinha e Caneças. Estes aglomerados urbanos evidenciam relações funcionais de relevo com a cidade de Odivelas e, uma vez que é pretensão da autarquia expandir a rede ciclável de forma extensiva, pondera-se a expansão da rede ciclável da cidade aos seus aglomerados urbanos periféricos, por forma a aumentar o número de conexões aos diversos espaços da estrutura urbana ativa.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	180€/m ²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Portugal 2030 → POR Lisboa → INTERREG → Fundo Ambiental → CIVITAS			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.01 → P.1.16 → P.2.08 → P.3.17 → P.1.02 → P.1.17 → P.2.09 → P.4.04 → P.1.03 → P.2.03 → P.2.10 → P.4.05 → P.1.04 → P.2.05 → P.2.12 → P.4.06 → P.1.05 → P.2.06 → P.2.14 → P.4.12 → P.1.06 → P.2.07 → P.2.15 → P.6.01			

**RESULTADOS
ESPERADOS**

Aumentar as condições oferecidas ao modo ciclável, especialmente no que se refere à segurança no convívio com os automóveis, e consequentemente aumentar a percentagem da divisão modal correspondente a este modo, designadamente nas deslocações pendulares e de âmbito quotidiano.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 19	
A CIDADE CICLÁVEL	
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.03 Concretizar medidas promotoras das áreas amigáveis ao modo ciclável
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Prever espaços de circulação para a bicicleta na projeção de novas vias locais, onde a regulamentação de novos eixos incluam espaços dedicados ao uso da bicicleta.
DESCRIÇÃO	A estratégia de mobilidade e as diversas medidas têm caminhado progressivamente no sentido de privilegiar o transporte individual motorizado, tanto na sua circulação, como no estacionamento. Em Odivelas, apesar dos esforços que têm vindo a ser efetuados ao longo dos últimos anos, existe, ainda, um conjunto significativo de arruamentos ou áreas urbanas que não apresentam as condições necessárias para a circulação amigável do modo ciclável. As alterações ao desenho urbano será o que melhor possibilitará alcançar a coabitação saudável entre modos, para o efeito, será necessário o redesenho das vias possibilitando, assim, a redistribuição do espaço público, balizando com critério, o espaço destinado ao automóvel e limitando a sua circulação a velocidades mais reduzidas.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo
CUSTOS PREVISTOS	200€/m ²
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → POR Lisboa
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.01 → P.1.06 → P.2.02 → P.2.15 → P.1.02 → P.1.11 → P.2.04 → P.4.04 → P.1.03 → P.1.16 → P.2.11 → P.4.05 → P.1.04 → P.1.17 → P.2.13 → P.4.12 → P.1.05 → P.2.01
RESULTADOS ESPERADOS	Aumentar as condições oferecidas ao modo ciclável, especialmente no que se refere à segurança no convívio com os automóveis, e consequentemente aumentar a percentagem da divisão modal correspondente a este modo, designadamente nas deslocações pendulares e de âmbito quotidiano.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 20	
A CIDADE CICLÁVEL	
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.04 Implementar eixos cicláveis de ligação aos concelhos vizinhos
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Implementar infraestruturas de apoio à circulação em bicicleta, através da construção de infraestruturas para o seu uso, nomeadamente pistas e corredores cicláveis.
DESCRIÇÃO	No contexto da definição e implementação de redes cicláveis é fundamental considerar a pertinência das ligações com os aglomerados urbanos que, contíguos ou não, se encontram já fora do limite administrativo de Odivelas e que apresentam uma relação de interdependência relevante. A rede proposta para o município tem foco assumido na área urbana do concelho, mas, dada a relação de proximidade com os concelhos adjacentes, considera-se fulcral a expansão da rede ciclável para os territórios vizinhos.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Médio/Longo prazo
CUSTOS PREVISTOS	180€/m ²
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo Ambiental
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.01 → P.1.16 → P.2.08 → P.3.17 → P.1.02 → P.1.17 → P.2.09 → P.4.04 → P.1.03 → P.2.03 → P.2.10 → P.4.05 → P.1.04 → P.2.05 → P.2.12 → P.4.06 → P.1.05 → P.2.06 → P.2.14 → P.4.12 → P.1.06 → P.2.07 → P.2.15 → P.6.01 → P.1.07
RESULTADOS ESPERADOS	A proposta que se apresenta tem como intuito a alteração dos hábitos quotidianos de mobilidade dos residentes de Odivelas, através da introdução de infraestruturas capazes de fornecer alternativas efetivas e viáveis à utilização do transporte individual motorizado.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 21				
A CIDADE CICLÁVEL				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.05 Selecionar, dimensionar e implementar de forma gradual pontos de sensibilização de bicicletas públicas P.2.06 Selecionar a tipologia de bicicleta pública adequada P.2.07 Definir os sistemas tecnológicos para gestão, informação, pagamento e operação da bicicleta pública P.2.08 Implementar um centro de controlo e atendimento ao utilizador P.2.09 Implementar um centro de manutenção e redistribuição			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações			
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Implementar infraestruturas de apoio à circulação em bicicleta, através da construção de infraestruturas para o seu uso, nomeadamente pistas e corredores cicláveis.			
DESCRIÇÃO	Um sistema de bicicletas públicas constitui uma plataforma de aluguer de bicicletas de curta duração, disponíveis em estações mais ou menos automatizadas ou até mesmo sem estação – dockless. A implementação de um sistema de bicicletas públicas partilhadas, que pode ser utilizado por qualquer cidadão, seja residente ou não no concelho, será um fator incentivador da utilização quotidiana da bicicleta, promovendo-se, não apenas o aumento da quota modal ciclável, mas também a própria identidade local.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	185 pontos de estacionamento / 1150 bicicletas convencionais 1.100.000€ bicicletas convencionais + sinalização dos pontos de estacionamento Acresce manutenção e taxas anuais.			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → CIVITAS → POR Lisboa → URBAN INNOVATIVE ACTIONS → Fundo Ambiental			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.01 → P.2.04 → P.2.14 → P.4.04 → P.2.02 → P.2.11 → P.2.15 → P.4.05 → P.2.03 → P.2.12 → P.3.17			
RESULTADOS ESPERADOS	Ao se disponibilizar um serviço público de bicicletas, espera-se contribuir para o aumento da percentagem da divisão modal correspondente a este modo de transporte. Recomenda-se que este sistema seja disponibilizado logo após a execução da rede ciclável.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 22

A CIDADE CICLÁVEL

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.10 Prever o sistema de trotinetes partilhadas e a sua regulamentação			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações			
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos.			
DESCRIÇÃO	As micro-mobilidades apresentam-se como uma solução inteligente e sustentável de transporte para curtas deslocações, existindo cada vez mais utilizadores e operadores a introduzir este sistema, assim, a proposta passa pela implementação de um sistema de trotinetes partilhadas. Os operadores devem apresentar um sistema de informação, pagamento e operação, <i>online</i> e em <i>app</i> , que permita aos utilizadores consultar os pontos de estacionamento mais próximos, definidos e regulamentados pela Câmara Municipal de Odivelas.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Médio prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Estudo 20.000€ Operação do sistema a cargo dos operadores.			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo Ambiental	→ COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.01 → P.2.02 → P.2.03	→ P.2.04 → P.2.11	→ P.2.12 → P.2.14	→ P.2.15 → P.3.17
RESULTADOS ESPERADOS	Ao se disponibilizar um serviço de trotinetes públicas, devidamente regulamentadas e com um preço de utilização acessível, espera-se contribuir para a redução da utilização do transporte individual motorizado.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 23	
A CIDADE CICLÁVEL	
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.11 Disponibilizar mobiliário urbano de apoio ao modo ciclável
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Disponibilizar infraestruturas de apoio ao uso da bicicleta, criando pontos de bikesharing na zona envolvente aos equipamentos coletivos e áreas residenciais, do mesmo modo que implementando mobiliário urbano.
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstico conclui-se que o concelho de Odivelas é pautado por uma escassez de mobiliário de apoio à utilização da bicicleta enquanto modo de transporte, tais como cicloparques, bebedouros ou pontos de informação e estadia, cuja importância é fulcral para o fomento das viagens com recurso a este modo de deslocação. Para a promoção coerente e eficaz da mobilidade ciclável, propõe-se a implementação de infraestruturas de apoio ao uso da bicicleta, nomeadamente nas proximidades da rede ciclável, das interfaces e paragens de transporte público, dos equipamentos estruturantes bem como junto de áreas residenciais, comerciais ou de serviços.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto prazo
CUSTOS PREVISTOS	Banco: 2.000€/uni. Papeleira: 400€/uni. Bebedouro: 500€/uni. Cicloparque: 140€/uni.
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → POR Lisboa
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.01 → P.2.03 → P.2.04 → P.2.15 → P.2.02
RESULTADOS ESPERADOS	Pensa-se ser importante, além de implementar infraestrutura direcionada para a bicicleta, oferecer outro tipo de estímulos e incentivos para que os cidadãos vejam a bicicleta como um modo de transporte viável, nomeadamente nas deslocações pendulares. Assim, espera-se contribuir para o aumento da percentagem correspondente à bicicleta na divisão modal do município.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 24			
A CIDADE CICLÁVEL			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.12 Introduzir sinalética direcional e de informação vocacionada para o utilizador da bicicleta		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações		
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Disponibilizar infraestruturas de apoio ao uso da bicicleta, criando pontos de bikesharing na zona envolvente aos equipamentos coletivos e áreas residenciais, do mesmo modo que implementando mobiliário urbano.		
DESCRIÇÃO	A sinalização direcional e informativa é um elemento essencial para que os ciclistas possuam uma melhor compreensão, tanto da infraestrutura de circulação e apoio, como dos vários pontos de interesse existentes, servidos pela rede ciclável. Propõe-se, assim, para além da extensão e localização dos percursos cicláveis, a implementação de <i>MUPI</i> informativos que contenham a planificação da rede urbana, na qual se localizem igualmente os pontos de interesse municipais.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Médio/Longo prazo		
CUSTOS PREVISTOS	Placa: 103,17€/uni. Poste: 409,79€/uni.		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → POR Lisboa		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.01 → P.2.03 → P.2.15 → P.4.05 → P.2.02 → P.2.04 → P.4.04		
RESULTADOS ESPERADOS	Alteração da repartição modal das deslocações, através da otimização das redes cicláveis, com uma correta implementação de sinalética para o ciclista, de forma a facilitar e incrementar o número de deslocações realizadas no modo ciclável.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 25				
A CIDADE CICLÁVEL				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.13 Aplicar calhas metálicas nas escadarias localizadas em espaço urbano			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações			
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Implementar infraestruturas de apoio à circulação em bicicleta, através da construção de infraestruturas para o seu uso, nomeadamente pistas e corredores cicláveis.			
DESCRIÇÃO	Para uma ampla utilização diária da bicicleta, para além da materialização de uma rede de percursos cicláveis, é necessário introduzir um conjunto de medidas que facilitem a sua utilização em contexto urbano e, que de forma combinada, criem condições para o aumento do volume das deslocações cicláveis. A introdução de calhas em escadarias facilita o transporte à mão da bicicleta, sendo uma solução de baixo custo para a transposição de áreas urbanas declivosas ou com barreiras à circulação ciclável, como as passagens subterrâneas e superiores apenas com escadas.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto prazo			
CUSTOS PREVISTOS	20€/ml			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa	→ Fundo Ambiental		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.01 → P.2.02	→ P.2.03 → P.2.05	→ P.2.06 → P.2.07	→ P.2.08 → P.2.09
RESULTADOS ESPERADOS	Pensa-se ser importante, além de implementar percursos cicláveis, oferecer outras infraestruturas de apoio ao uso da bicicleta, estimulando e incentivando a sua utilização. Prevê-se, assim, um aumento da quota modal correspondente a este modo de deslocação.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 26			
A CIDADE CICLÁVEL			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.14 Criar e difundir o mapa da rede ciclável em diversos suportes		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações		
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos.		
DESCRIÇÃO	Nas viagens de curta distância, está provado que o modo ciclável apresenta maior competitividade, apesar de as suas vantagens encontrarem-se ainda pouco difundidas. Em grande parte, isto deve-se ao facto de a perceção dos tempos de deslocação segundo este modo de transporte não se encontrarem assimilados pelos cidadãos em geral, muito menos que esses tempos de deslocação em contexto urbano são tendencialmente inferiores aos tempos de deslocação em automóvel. Urge, assim, a necessidade de divulgar à população as vantagens provenientes da utilização quotidiana da bicicleta, de forma simples e intuitiva, através da apresentação da rede de circuitos e os tempos de deslocação.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto prazo		
CUSTOS PREVISTOS	5.000€ por 5.000 uni.		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → POR Lisboa		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.01 → P.2.04 → P.2.07 → P.2.12 → P.2.02 → P.2.05 → P.2.08 → P.2.13 → P.2.03 → P.2.06 → P.2.09 → P.2.15		
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta proposta espera-se uma mudança de mentalidades, com a implementação progressiva de informação que demonstre todos os benefícios associados às deslocações em modo ciclável. Prevê-se, também, um aumento do peso deste modo na divisão modal do município.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 27

A CIDADE CICLÁVEL

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.2.15 Desenvolver os corredores ecológicos urbanos de apoio ao modo ciclável			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações			
OBJETIVO SETORIAL	→ Potenciar as circulações em modo ciclável, incentivando o uso da bicicleta convencional nas deslocações de curtas distâncias ou a bicicleta elétrica para deslocações de maiores distâncias ou em territórios mais sinuosos. → Prever espaços de circulação para a bicicleta na projeção de novas vias locais, onde a regulamentação de novos eixos incluam espaços dedicados ao uso da bicicleta.			
DESCRIÇÃO	A criação de corredores ecológicos urbanos é uma medida de grande importância para a sustentabilidade ambiental das cidades e para a melhoria da qualidade de vida dos residentes. Objetiva-se a definição de uma rede de corredores verdes tendo em consideração da rede ciclável municipal, por forma a potenciar as deslocações quotidianas de bicicleta.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associações de residentes e comerciantes Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	150€/m²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo Ambiental		→ CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.01 → P.2.02	→ P.2.03 → P.2.04	→ P.2.11 → P.2.12	→ P.4.04 → P.4.05
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida pretende-se criar condições que beneficiem as deslocações em modo ciclável em meio urbano, tornando os percursos mais apetecíveis, confortáveis e seguros. Prevê-se, também, um aumento do peso deste modo na divisão modal do município.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 28

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.01 Implementar corredores dedicados ao transporte público coletivo nos eixos de maior procura			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público			
OBJETIVO SETORIAL	→ Melhorar as condições de acesso às infraestruturas e às interfaces, tal como melhorar as acessibilidades às paragens. → Assegurar a interligação de todos os modos de transporte, promovendo a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte, destacando-se os sistemas park&ride e bike&ride e a possibilidade de transporte de bicicletas nos autocarros.			
DESCRIÇÃO	Um dos principais desafios na gestão da rede de transporte público coletivo do concelho de Odivelas prende-se com o aumento da velocidade comercial, incrementando os seus níveis de atratividade face ao transporte individual e utilização potencial. Uma das soluções mais comuns nas principais urbes europeias e, que aqui se propõe, passa pela definição de um sistema de transporte em sítio próprio com faixas ou vias exclusivas para a circulação do transporte público coletivo, promovendo um serviço rápido, eficaz, confortável e a custos moderados.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Operadores de transporte Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	100€/m²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Fundo Ambiental → Portugal 2030 → JASPERS → CIVITAS			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.4.01 → P.4.02	→ P.4.03 → P.4.04	→ P.4.05	→ P.4.06
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida pretende-se aumentar a velocidade comercial do transporte coletivo rodoviário, contribuindo, por um lado, para a redução significativa do tempo de viagem para o utilizador e, por outro lado, para o aumento da competitividade face ao transporte individual motorizado. Prevê-se um aumento da procura deste modo de transporte e, consequentemente, uma menor utilização do transporte individual.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 29

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.02 Promover a expansão da rede do Metropolitano de Lisboa	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público	
OBJETIVO SETORIAL	→ Promover a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte.	
DESCRIÇÃO	O metro surge como uma alternativa eficiente e sustentável ao transporte individual, promovendo viagens mais rápidas e mais confortáveis com a redução do congestionamento rodoviário, do ruído e da poluição em áreas com grande densidade populacional. A expansão da rede metropolitana permitiria a melhoria das acessibilidades e alteração dos fluxos de passageiros dos concelhos a norte de Lisboa, reduzindo os fluxos rodoviários em Odivelas, uma vez que seria possível a diminuição da pressão do transporte coletivo rodoviário nos concelhos envolventes e, especialmente, a diminuição da pressão que o transporte individual e o seu estacionamento exercem nas envolventes às Estações de Odivelas e do Senhor Roubado.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Metropolitano de Lisboa Operadores de transporte
TEMPORALIDADE	Médio/Longo – Extra plano	
CUSTOS PREVISTOS	408.000.000€	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Fundo Ambiental → Portugal 2030	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.07 → P.3.08	
RESULTADOS ESPERADOS	Com a implementação desta medida espera-se uma diminuição da dependência existente do transporte individual motorizado. Sendo que se espera uma melhoria das acessibilidades, elevando a percentagem correspondente ao uso do transporte coletivo.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 30

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.03 Substituir progressivamente a frota dos transportes coletivos rodoviários por veículos mais sustentáveis
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público
OBJETIVO SETORIAL	→ Substituir gradualmente o material circulante por veículos mais sustentáveis. → Melhorar a qualidade do ar através da redução da emissão dos principais GEE provenientes dos veículos movidos a combustível fóssil.
DESCRIÇÃO	Uma das principais fontes emissoras de poluentes atmosféricos são as que resultam do tráfego rodoviário, sendo que uma percentagem considerável se encontra afeta ao transporte coletivo rodoviário. Considerando o desígnio de potenciar a transferência modal do transporte individual motorizado para o transporte público, prevê-se a necessidade, a curto ou médio prazo, de aumentar a frota de veículos menos poluentes afetos ao transporte coletivo rodoviário de Odivelas.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Operadores de transporte AML
TEMPORALIDADE	Médio/Longo prazo
CUSTOS PREVISTOS	Minibus elétrico 165.000€ Bus elétrico 450.000€
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Fundo Ambiental → ELENA → CIVITAS
INTERDEPENDÊNCIAS	Não aplicável
RESULTADOS ESPERADOS	Através da mudança, progressiva, da frota dos transportes coletivos rodoviários espera-se uma redução dos Gases com Efeito de Estufa e do ruído, evoluindo, os transportes de Odivelas para um conceito da mobilidade urbana sustentável.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 31

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.04 Ampliar o contingente de táxis e promover a introdução de veículos mais sustentáveis	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público	
OBJETIVO SETORIAL	→ Substituir gradualmente o material circulante por veículos mais sustentáveis.	
DESCRIÇÃO	Os táxis são considerados um modo de transporte público individual, uma vez que desempenham um importante papel na acessibilidade de alguns grupos da população e nos territórios mais afastados dos centros urbanos, onde a oferta de transporte coletivo é geralmente deficitária. Com base na informação fornecida pelos serviços da Câmara Municipal de Odivelas (2018), o contingente de táxis licenciados no município ascende a 66 lugares para estacionamento de veículos de transporte em táxi. Tornando-se premente o aumento do atual contingente de táxis concelhio, adaptado às necessidades dos utilizadores e, progressivamente, fomentar a introdução de veículos elétricos na frota de táxis a operar no município.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo	
CUSTOS PREVISTOS	Veículo Ligeiro Híbrido 40.000€ Veículo Ligeiro Elétrico 35.000€	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental	→ ELENA
INTERDEPENDÊNCIAS	Não aplicável	
RESULTADOS ESPERADOS	Com as melhorias propostas, espera-se contribuir para um sistema de transporte público universalmente acessível, aumentando-se desta forma, a atratividade do sistema.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 32

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.05 Melhorar as condições de conforto, acessibilidade e informação das paragens considerando a acessibilidade universal			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público			
OBJETIVO SETORIAL	→ Melhorar as condições de acesso às infraestruturas e às interfaces, tal como melhorar as acessibilidades às paragens. → Melhorar o sistema de informação ao público com informações de horários em tempo real e postos de esclarecimento.			
DESCRIÇÃO	Um dos elementos relevantes na rede de transportes são as paragens e a forma como se integram no espaço urbano, sendo fundamental que os passageiros possam permanecer confortavelmente no local à espera e que seja possível facilitar a entrada e saída nos autocarros. Na fase de caracterização e diagnóstico identificaram-se um conjunto de paragens da rede de transporte coletivo rodoviário que não possuem as melhores condições de conforto no acesso ao serviço de transporte. Com efeito, a colocação de abrigos e a definição de percursos acessíveis são uma importante contribuição para a utilização dos transportes coletivos rodoviários, devendo, também, ser coerentes com os princípios de comodidade, segurança e acessibilidade universal.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Abrigos, infraestruturas e plataforma de acesso 6.000€			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo para o Serviço Público de Transportes	→ COMPETE - Programa Operacional Competitividade e Inovação → CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.11 → P.1.18	→ P.3.05	→ P.4.04	→ P.4.05
RESULTADOS ESPERADOS	Com as melhorias propostas, espera-se contribuir para um sistema de transporte público universalmente acessível, com um bom sistema de informação e com elevadas condições de conforto, aumentando-se desta forma, a atratividade do sistema.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 33

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.06 Implementar sistemas de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens de transporte coletivo rodoviário		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público		
OBJETIVO SETORIAL	→ Melhorar as condições de acesso às infraestruturas e às interfaces, tal como melhorar as acessibilidades às paragens. → Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para a promoção de uma Mobilidade Sustentável.		
DESCRIÇÃO	De modo a potenciar o aumento do número de utilizadores de transporte coletivo rodoviário, o recurso às novas tecnologias, que permitam reduzir a perceção do tempo de espera dos utentes e, também, complementar a informação estática existente, deverá ser incorporado nas paragens de transporte coletivo rodoviário. Assim, a proposta tem como objetivo a implementação de informação em tempo real, permitindo uma maior flexibilidade nas escolhas possíveis.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras	
TEMPORALIDADE	Médio prazo		
CUSTOS PREVISTOS	7.500€/uni. pressupõe existência de apoio à exploração		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo para o serviço Público de Transportes → Portugal 2030 → CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTONS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.05 → P.3.14 → P.3.15 → P.3.16 → P.3.13		
RESULTADOS ESPERADOS	Com as melhorias propostas, espera-se contribuir para um sistema de transporte público universalmente acessível, com um bom sistema de informação e com elevadas condições de conforto, aumentando-se desta forma, a atratividade do sistema.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 34

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.07 Promover a operacionalidade do serviço urbano de transporte coletivo rodoviário			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público			
OBJETIVO SETORIAL	→ Assegurar a cobertura territorial dos serviços de TCR compatibilizando-se com os níveis de procura, adequando os níveis de serviços e conforto do sistema de transporte coletivo rodoviário e respetivas frequências de circulação, bem como, disponibilizar um serviço em todos os períodos horários de transporte coletivo rodoviário, passando a ser este o modo de transporte mais utilizado no município.			
DESCRIÇÃO	Com impactos positivos nas componentes de coesão social do território, o serviço urbano eleva-se nas políticas de mobilidade urbana sustentável, desempenhando, em muitos casos, um importante papel para as populações mais carenciadas e/ou dependentes dos serviços públicos de transporte. Contudo, se a operação não for eficiente, a atratividade do transporte coletivo rodoviário urbano, enquanto alternativa viável ao transporte individual automóvel, sai comprometida, o que resulta em baixos volumes de passageiros transportados. Para contrariar a situação é necessário promover a operacionalidade do serviço urbano, permitindo aos munícipes uma maior mobilidade e acesso aos principais polos geradores existentes no concelho.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Portugal 2030		→ Fundo para o Serviço Público de Transportes → CIVITAS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.01 → P.3.05	→ P.3.06 → P.3.08	→ P.3.09 → P.3.10	→ P.3.12 → P.3.17
RESULTADOS ESPERADOS	Com as melhorias propostas, espera-se contribuir para um sistema de transporte público universalmente acessível, com um bom sistema de informação e com elevadas condições de conforto, aumentando-se desta forma, a atratividade e operacionalidade do sistema.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 35

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.08 Expandir a rede municipal de transporte coletivo rodoviário		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público		
OBJETIVO SETORIAL	→ Assegurar a cobertura territorial dos serviços de TCR compatibilizando-se com os níveis de procura, adequando os níveis de serviços e conforto do sistema de transporte coletivo rodoviário e respetivas frequências de circulação, bem como, disponibilizar um serviço em todos os períodos horários de transporte coletivo rodoviário, passando a ser este o modo de transporte mais utilizado no município.		
DESCRIÇÃO	Através dos dados do IMOB 2017, foi possível aferir que a utilização do transporte coletivo rodoviário nos movimentos internos ao concelho de Odivelas é diminuta, 7,1%, existindo maior dependência dos transportes públicos na ligação entre zonas do que na mesma zona. Para uma efetiva alteração da quota modal do concelho de Odivelas para os modos de deslocação mais sustentáveis, é essencial que os serviços de TCR abranjam todo o território de forma eficaz, incrementando o seu nível de utilização, de modo a absorver os utilizadores de transporte individual. Por forma a contornar o atual fenómeno, o sistema de TCR deve apresentar uma cobertura temporal e espacial que facilite a articulação entre os modos sustentáveis de deslocação, de modo a diminuir a propensão da população residente de utilizar o transporte individual nas viagens internas às suas freguesias e ao concelho.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras	
TEMPORALIDADE	Médio/Longo prazo		
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Fundo Ambiental → Portugal 2030		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.01 → P.3.03 → P.3.05 → P.3.06 → P.3.07 → P.3.09 → P.3.10		

**RESULTADOS
ESPERADOS**

Com as melhorias propostas, espera-se contribuir para um sistema de transporte público universalmente acessível, com um bom sistema de informação e com elevadas condições de conforto, aumentando-se desta forma, a atratividade e operacionalidade do sistema.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 36		
A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS		
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.09 Implementar um sistema de transporte a pedido	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público	
OBJETIVO SETORIAL	→ Assegurar a cobertura territorial dos serviços de TCR compatibilizando-se com os níveis de procura, adequando os níveis de serviços e conforto do sistema de transporte coletivo rodoviário e respetivas frequências de circulação, bem como, disponibilizar um serviço em todos os períodos horários de transporte coletivo rodoviário, passando a ser este o modo de transporte mais utilizado no município. → Melhorar o sistema de informação ao público com informações de horários em tempo real e postos de esclarecimento.	
DESCRIÇÃO	Odivelas apresenta-se como um concelho com distintas realidades demográficas, socioeconómicas e geográficas, sendo necessária a adaptação do transporte coletivo rodoviário para responder de forma adequada às necessidades de cada estrutura urbana. Lugares como Caneças ou Famões apresentam-se com um elevado peso de população idosa e uma reduzida oferta de serviço de transporte público, sendo necessário um serviço de transporte flexível que se adapte às necessidades de mobilidade dos utilizadores. Por forma a colmatar as lacunas existentes, o sistema de transporte coletivo rodoviário a pedido constitui-se como um serviço de gestão e organização de transporte, com recurso a tecnologia de informação e comunicação, que se efetua mediante a solicitação expressa do utilizador.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo	
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Portugal 2030 → INTERREG	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.07 → P.3.08	

**RESULTADOS
ESPERADOS**

Através do estabelecimento de um sistema de transporte a pedido pretende-se aumentar a flexibilidade temporal do transporte coletivo rodoviário, sem pôr em causa a sustentabilidade financeira do sistema, já que este se adequa à procura efetiva. Prevê-se um aumento da procura deste modo de transporte e, consequentemente, uma menor utilização do transporte individual.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 37

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.10 Implementar um sistema de transporte escolar para <i>last-mile</i>	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público	
OBJETIVO SETORIAL	→ Assegurar a cobertura territorial dos serviços de TCR compatibilizando-se com os níveis de procura, adequando os níveis de serviços e conforto do sistema de transporte coletivo rodoviário e respetivas frequências de circulação, bem como, disponibilizar um serviço em todos os períodos horários de transporte coletivo rodoviário, passando a ser este o modo de transporte mais utilizado no município.	
DESCRIÇÃO	O congestionamento rodoviário, potenciado pela dependência do transporte individual nos hábitos de mobilidade, e a necessidade de redução das emissões de poluentes e gases de efeito de estufa na envolvente dos estabelecimentos escolares são fatores que demonstram a urgência de implementar soluções para uma mobilidade sustentável da comunidade escolar. De forma a reduzir a dependência do transporte individual nas deslocações para a escola, principalmente níveis de escolaridade mais baixos, e potenciar alternativas de mobilidade escolar mais sustentáveis, é proposta a criação de um serviço alternativo de transporte escolar específico para os estabelecimentos escolares do concelho de Odivelas, a par da melhoria dos serviços regulares de transporte coletivo rodoviário.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto prazo	
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Portugal 2030 → CIVITAS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.07 → P.3.08	
RESULTADOS ESPERADOS	Através do estabelecimento de sistema de transporte flexível pretende-se inverter a situação atual do uso excessivo do transporte individual motorizado nas deslocações até à escola. Prevê-se um aumento do transporte coletivo rodoviário.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 38			
A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.11 Criar o cartão do município, ampliando as vantagens e benefícios atribuídos aos utilizadores de transporte público		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público		
OBJETIVO SETORIAL	→ Melhorar o sistema de informação ao público com informações de horários em tempo real e postos de esclarecimento. → Assegurar a interligação de todos os modos de transporte, promovendo a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte, destacando-se os sistemas park&ride e bike&ride e a possibilidade de transporte de bicicletas nos autocarros.		
DESCRIÇÃO	Um dos grandes desafios alocados à qualidade dos sistemas de transporte público refere-se à definição de diferentes estratégias de captação de nova procura, diversificando o público-alvo e readaptando o serviço às necessidades cada vez mais exigentes do utilizador. Para além do incentivo à utilização dos transportes públicos, contribuindo para uma mobilidade sustentável dos residentes e dos não residentes, a criação de um cartão único que albergue, também, vários serviços existentes no município, potenciará a inovação dos mesmos e a proximidade dos cidadãos, estimulando a modernização e processos mais participativos.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras	
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo		
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Portugal 2030 → CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.01 → P.3.02	→ P.3.07 → P.3.08	→ P.3.09 → P.3.10
RESULTADOS ESPERADOS	A criação de um cartão do município é uma das formas mais efetivas de se promover a intermodalidade entre os diversos serviços públicos existentes e reduzir a importância do veículo individual motorizado.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 39

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.12 Revisitar a política tarifária dos transportes públicos			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público			
OBJETIVO SETORIAL	→ Assegurar a interligação de todos os modos de transporte, promovendo a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte, destacando-se os sistemas park&ride e bike&ride e a possibilidade de transporte de bicicletas nos autocarros. → Integrar a temática da mobilidade com a gestão corrente do município, verificar o impacto da nova legislação relativa à mobilidade urbana ou ao uso do solo na contribuição, positiva ou negativa, para o sucesso da estratégia do outro elemento.			
DESCRIÇÃO	Um dos principais entraves à utilização do serviço de transporte coletivo rodoviário prende-se com a política tarifária. Numa ótica de potenciação da utilização do serviço de transportes coletivos, o investimento na qualidade de oferta não pode passar pelo aumento do custo ao utilizador, sendo premente diversificar as formas de financiamento na operação do serviço. Em sentido inverso, deverão ser adotadas um conjunto de medidas de incentivo ao uso de transportes público, que deverão potenciar a redução do custo final para os utilizadores do serviço.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Estudo 20.000€			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes		→ Portugal 2030 → CIVITAS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.01 → P.3.05	→ P.3.06 → P.3.07	→ P.3.08 → P.3.09	→ P.3.11
RESULTADOS ESPERADOS	Ao se disponibilizar um serviço de transporte público acessível está-se a aumentar a sua competitividade face a outros modos de transporte, com especial destaque para o transporte individual motorizado. Espera-se, com esta proposta, aumentar a quota correspondente ao uso dos transportes públicos.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 40

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.13 Implementar a interface de Caneças		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público		
OBJETIVO SETORIAL	→ Assegurar a interligação de todos os modos de transporte, promovendo a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte, destacando-se os sistemas park&ride e bike&ride e a possibilidade de transporte de bicicletas nos autocarros. → Potenciar as principais interfaces por forma a torna-las plataformas intermodais.		
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstico percebeu-se a necessidade de implementação de uma interface em Caneças, com as devidas infraestruturas, advindo do facto de atualmente apenas existir uma paragem que não reúne o mínimo de condições de segurança e conforto. A interface deve ser entendida como um nó, na medida em que corresponde ao ponto onde a passageiro irá iniciar ou terminar o seu percurso, além da possibilidade de aceder a outros modos de transporte.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras	
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo		
CUSTOS PREVISTOS	1.000.000€		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Portugal 2030 → CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.05 → P.3.06		
RESULTADOS ESPERADOS	A existência de uma interface é uma das formas mais efetivas de se promover a intermodalidade, sendo que esta é considerada essencial para a redução da importância do veículo individual motorizado. Assim sendo, espera-se uma redução progressiva do peso do automóvel na divisão modal do concelho e, por outro lado, um aumento do uso dos modos sustentáveis.		

CÓDIGO DA FICHA – Odívelas 41

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.14 Requalificar as interfaces existentes em Odívelas	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público	
OBJETIVO SETORIAL	→ Assegurar a interligação de todos os modos de transporte, promovendo a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte, destacando-se os sistemas park&ride e bike&ride e a possibilidade de transporte de bicicletas nos autocarros. → Melhorar as condições de acesso às infraestruturas e às interfaces, tal como melhorar as acessibilidades às paragens.	
DESCRIÇÃO	Uma interface constitui um importante ponto de conexão das redes de transporte coletivo, representando um ponto de articulação entre diferentes subsistemas de transporte. No que são as interfaces que servem o concelho de Odívelas, é possível observar-se alguns problemas na sua infraestrutura e no seu acesso, apesar das interfaces de Odívelas e Pontinha terem sido mais recentemente alvo de obras de requalificação. Torna-se, assim, fundamental requalificar as interfaces existentes, beneficiando as infraestruturas de apoio ao passageiro, nomeadamente nos espaços de espera, através da substituição do mobiliário de apoio e iluminação e oferecendo melhores condições de conforto para os utilizadores da interface.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odívelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo	
CUSTOS PREVISTOS	5.000.000€	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odívelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Portugal 2030 → CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.3.05 → P.3.06	
RESULTADOS ESPERADOS	A requalificação das interfaces existentes promove, significativamente, a intermodalidade, sendo esta considerada essencial para a redução da importância do veículo individual motorizado. Assim sendo, espera-se uma redução progressiva do peso do automóvel na divisão modal do concelho e, por outro lado, um aumento do uso dos modos sustentáveis.	

CÓDIGO DA FICHA – Odívelas 42

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.15 Criar loja da mobilidade e demais pontos informativos no concelho de Odivelas			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público			
OBJETIVO SETORIAL	→ Melhorar o sistema de informação ao público com informações de horários em tempo real e postos de esclarecimento. → Assegurar a interligação de todos os modos de transporte, promovendo a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte, destacando-se os sistemas park&ride e bike&ride e a possibilidade de transporte de bicicletas nos autocarros.			
DESCRIÇÃO	No sentido de maximizar a utilização potencial do sistema de transportes no município de Odivelas, identificou-se a necessidade de diversificar a divulgação da informação e comunicação aos utilizadores, de forma mais integrada entre todos os modos de transporte. A criação da Loja de Mobilidade constitui-se como uma importante ferramenta na dinamização da estratégia de gestão da mobilidade, com a aproximação ao utilizador do sistema de transportes, integrando, em si, toda a oferta dos diferentes modos de transporte no concelho, com especial enfoque para os mais sustentáveis.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto prazo			
CUSTOS PREVISTOS	175.000€			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → POR Lisboa → Portugal 2030 → CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.05 → P.2.06 → P.2.07	→ P.2.08 → P.2.09 → P.2.10	→ P.3.09 → P.3.10	→ P.4.08 → P.4.09
RESULTADOS ESPERADOS	Com a implementação de uma loja da mobilidade espera-se um aumento progressivo do reconhecimento da importância das deslocações com recurso ao transporte coletivo por parte da população de Odivelas.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 43

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.16 Criar uma app e website para disseminação da informação sobre os modos de transporte			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público			
OBJETIVO SETORIAL	→ Melhorar o sistema de informação ao público com informações de horários em tempo real e postos de esclarecimento. → Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para a promoção de uma mobilidade sustentável.			
DESCRIÇÃO	A integração da informação relativa aos vários modos de deslocação ainda não se encontra devidamente desenvolvida. A escassez de informação ou a dificuldade em aceder à mesma constitui, diversas vezes, um elemento dissuasor na utilização do sistema de transporte coletivo, representando um forte entrave à alteração do paradigma atual da mobilidade urbana. Considera-se essencial a adoção de sistemas de informação ao público abrangentes, integrando os diferentes modos e em vários suportes tecnológicos, que permita a obtenção de informação em tempo real sobre todas as opções disponíveis, possibilitando uma tomada de decisão mais facilitada para o utilizador e a seleção de modo de transporte que melhor se adequa às suas necessidades.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo			
CUSTOS PREVISTOS	15.000€			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes		→ CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.05 → P.2.06 → P.2.07	→ P.2.08 → P.2.09 → P.2.10	→ P.3.09 → P.3.10	→ P.4.08 → P.4.09
RESULTADOS ESPERADOS	Os mais recentes avanços tecnológicos podem contribuir de forma decisiva para uma mobilidade sustentável. Esta ação permite, através da facilidade e rapidez no acesso à informação, contribuir para elevados índices de conforto e potenciar o uso dos modos sustentáveis.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 44

A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.3.17 Promover a integração da bicicleta no transporte público			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Potenciar as condições para o uso do transporte público			
OBJETIVO SETORIAL	→ Assegurar a interligação de todos os modos de transporte, promovendo a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte, destacando-se os sistemas park&ride e bike&ride e a possibilidade de transporte de bicicletas nos autocarros. → Implementar infraestruturas de apoio à circulação em bicicleta.			
DESCRIÇÃO	A articulação da mobilidade suave com a rede de transporte coletivo é uma das peças chave na maximização da sustentabilidade energética do sistema de mobilidade dos territórios. Assim, é fundamental que possa ser disponibilizado aos utilizadores da bicicleta a possibilidade de a utilizar de forma combinada com o autocarro ou metro, transportando-a nos veículos.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Operadores de transporte Entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos → Portugal 2030 → INTERREG → CIVITAS			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.2.01 → P.2.02 → P.2.03 → P.2.04	→ P.2.05 → P.2.06 → P.2.07	→ P.2.08 → P.2.09 → P.2.14	→ P.3.07 → P.3.13 → P.3.14
RESULTADOS ESPERADOS	O resultado esperado é a contribuição para o aumento da divisão modal correspondente aos modos de transporte sustentáveis. Ao conjugar o transporte coletivo rodoviário e a bicicleta, aumenta-se a atratividade dos mesmos, conjugando-os como uma melhor alternativa ao transporte individual motorizado.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 45				
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.01 Implementar uma nova hierarquia viária			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Hierarquizar a rede viária e racionalizar a utilização do transporte individual motorizado, principalmente nos percursos inferiores a 4km. → Promover a partilha do espaço viário promovendo a segurança rodoviária.			
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstico constatou-se que alguns eixos viários existentes desempenham uma função para a qual o seu perfil de via não se adequa devido ao seu dimensionamento. A redefinição da hierarquia viária permitirá assegurar uma maior eficiência e regularização dos atuais fluxos rodoviários, na ótica de promoção da racionalização da utilização do transporte individual motorizado e, consequentemente, no aumento das condições para o uso de outros modos sustentáveis, sendo este um dos vetores estratégicos fundamentais na obtenção do desígnio da mobilidade sustentável.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.1.03 → P.1.04 → P.1.05 → P.1.06	→ P.1.08 → P.1.17 → P.1.18 → P.2.01 → P.2.02	→ P.2.03 → P.2.04 → P.3.01 → P.4.02 → P.4.03	→ P.4.04 → P.4.05 → P.4.06 → P.4.12 → P.4.13
RESULTADOS ESPERADOS	O resultado esperado desta proposta é a implementação de uma rede viária funcional, em que a hierarquia de cada via seja coerente com a sua capacidade e tipologia.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 46				
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.02 Construir variantes e novos acessos estruturantes para a qualificação dos centros urbanos			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Hierarquizar a rede viária e racionalizar a utilização do transporte individual motorizado, principalmente nos percursos inferiores a 4km. → Promover a partilha do espaço viário promovendo a segurança rodoviária.			
DESCRIÇÃO	A circulação na malha urbana revela constrangimentos resultantes do tráfego de atravessamento e da inexistência de alternativas viárias que possibilitem a distribuição de fluxos sem sobrecarregar, diariamente, os mesmo eixos rodoviários. Por forma a inverter a situação, a construção de novas vias constitui-se como uma importante solução para a efetivação das medidas previstas de valorização das áreas urbanas. Os eixos a implementar permitirão o atravessamento do concelho e a ligação aos aglomerados urbanos, sem que os fluxos estruturantes sejam integrados na rede viária urbana de cariz mais local.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML Infraestruturas de Portugal			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	350€/m ²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.1.04 → P.1.06 → P.4.05 → P.1.03 → P.1.05 → P.4.04			
RESULTADOS ESPERADOS	Aumentar a fluidez do tráfego e melhorar o acesso a vias locais, acompanhando a expansão dos núcleos urbanos e diminuindo o tráfego de atravessamento.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 47

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.03 Definir os principais fluxos de acesso e as principais portas de entrada/saída		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.		
OBJETIVO SETORIAL	→ Hierarquizar a rede viária e racionalizar a utilização do transporte individual motorizado, principalmente nos percursos inferiores a 4km. → Redefinir os principais acessos ao município de modo a diminuir o tráfego de atravessamento dos aglomerados urbanos, impondo restrições à circulação nas áreas centrais.		
DESCRIÇÃO	A definição de uma rede viária urbana estruturante, em simultâneo com a marcação das principais portas de entrada no concelho tem como principal objetivo organizar um conjunto de artérias viárias como eixos de mobilidade por excelência, onde se concentrem todos os modos de deslocação, dando especial ênfase ao transporte motorizado. Deste modo, as vias deverão assumir um papel importante na conexão e distribuição do tráfego proveniente dos nós de ligação entre a rede viária coletora e distribuidora principal, bem como com os aglomerados urbanos.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	AML	Infraestruturas de Portugal
TEMPORALIDADE	Médio/Longo prazo		
CUSTOS PREVISTOS	Sinalização dinâmica 750.000€		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas	→ Portugal 2030	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.1.03 → P.1.04	→ P.1.05 → P.1.06	→ P.4.02 → P.4.04 → P.4.05 → P.4.06
RESULTADOS ESPERADOS	Com a implementação das alterações propostas, além do ganho de espaço direcionado para as zonas de coexistência e 30, é alcançada a diminuição do tráfego de atravessamento, através da definição da rede estruturante, criando, assim, condições para o desenvolvimento de um sistema de circulação mais fluído, eficiente e seguro.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 48

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.04 Aplicar medidas de acalmia de tráfego			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Promover a partilha do espaço viário promovendo a segurança rodoviária. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas car-free e organizar eventos e atividades culturais.			
DESCRIÇÃO	Na fase de caracterização e diagnóstica do presente plano identificaram-se eixos viários, interseções e cruzamentos na rede estruturante que continham valores elevados de sinistralidade. Os atuais perfis das vias comportam problemas de urgente resolução, uma vez que influenciam negativamente na segurança dos diferentes utilizadores do espaço canal. O redesenho dos eixos viários, interseções e cruzamentos deverá ter por base a promoção da utilização de modos de deslocação mais sustentáveis e a gestão racional da procura de transportes motorizados, com o intuito de proporcionar fluidez, eficiência e segurança aos diferentes utilizadores do espaço canal, sejam automobilistas, peões ou outros.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Associações de residentes e comerciantes Escolas		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Sobrelevação da via 5.000€ (76m2) Lombas 2.700€ (7m) Marcadores luminosos 4.000€ (por passadeira) Balizadores 1.500€ (15m)			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo Energético Europeu		→ Portugal 2030 → URBACT → CIVITAS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.1.03 → P.1.04 → P.1.05	→ P.1.06 → P.1.11 → P.1.17 → P.1.18	→ P.2.01 → P.2.02 → P.2.04	→ P.4.01 → P.4.06 → P.5.02
RESULTADOS ESPERADOS	A aplicação de medidas de acalmia de tráfego tem impacto direto na redução das velocidades praticadas pelos veículos automóveis e na diminuição do tráfego do atravessamento nas áreas centrais dos aglomerados urbanos. Consequentemente, surgem espaços urbanos mais humanizados, seguros e confortáveis, nos quais a poluição ambiente é menor.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 49

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.05 Aplicar medidas de segurança no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Promover a partilha do espaço viário promovendo a segurança rodoviária. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas car-free e organizar eventos e atividades culturais.			
DESCRIÇÃO	As deslocações para os estabelecimentos de educação e ensino, tendencialmente ocorrem com recurso ao uso do transporte individual motorizado, como consequência da maior comodidade que este modo de transporte proporciona e, também, devido às distâncias existentes entre casa e escola. A proposta apresentada surge devido à necessidade que há em adotar medidas que restabeleçam níveis de conforto e segurança às áreas circundantes dos estabelecimentos de ensino.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Associações de residentes e comerciantes Escolas		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo			
CUSTOS PREVISTOS	180€/m²			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa		→ Fundo Energético Europeu → Portugal 2030	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.06 → P.1.11	→ P.1.18 → P.4.04	→ P.4.06	→ P.5.02
RESULTADOS ESPERADOS	A aplicação de medidas de acalmia de tráfego tem impacto direto na redução das velocidades praticadas pelos veículos e na diminuição do tráfego de atravessamento no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 50	
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.06 Rever o esquema de circulação rodoviária
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.
OBJETIVO SETORIAL	→ Promover a partilha do espaço viário promovendo a segurança rodoviária. → Integrar a temática da mobilidade com a gestão corrente do município, verificar o impacto da nova legislação relativa à mobilidade urbana ou ao uso do solo na contribuição, positiva ou negativa, para o sucesso da estratégia do outro elemento.
DESCRIÇÃO	Os eixos viários do concelho de Odivelas suportam volumes de tráfego manifestamente excessivos, uma vez que, muitas das vias não têm capacidade para absorver os veículos automóveis que continuamente as percorrem, sendo que o fenómeno acontece sem qualquer tipo de salvaguarda do espaço público e da segurança dos utilizadores mais vulneráveis. Urge, então, a necessidade de rever o atual esquema de circulação viária existente, com a finalidade de definir uma rede estruturante capaz de suportar os maiores volumes de tráfego entre os vários aglomerados urbanos.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associações de residentes e comerciantes AML Escolas
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Portugal 2030 → Fundo Energético Europeu
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.1.05 → P.4.02 → P.4.05 → P.1.03 → P.1.06 → P.4.04 → P.4.06 → P.1.04
RESULTADOS ESPERADOS	Com a implementação das alterações propostas, além do ganho de espaço direcionado para as áreas pedonais, é alcançada a diminuição do tráfego de atravessamento nos aglomerados urbanos.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 51

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.07 Executar um plano de sinalização à escala do concelho	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.	
OBJETIVO SETORIAL	→ Integrar a temática da mobilidade com a gestão corrente do município, verificar o impacto da nova legislação relativa à mobilidade urbana ou ao uso do solo na contribuição, positiva ou negativa, para o sucesso da estratégia do outro elemento.	
DESCRIÇÃO	A sinalização rodoviária constitui parte integrante de qualquer rede viária e, apesar de muitas vezes não figurar nas principais preocupações das entidades gestoras, assume uma importância fundamental. A execução de um plano de sinalização concelhio, permitirá efetuar a revisão da sinalização de trânsito local, salvaguardando-se, desta forma, o aumento da segurança rodoviária com impacto não apenas no transporte individual motorizado, mas também nos peões, utilizadores da bicicleta e demais utentes da via pública.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Associações de residentes e comerciantes Escolas
TEMPORALIDADE	Curto prazo	
CUSTOS PREVISTOS	75.000€	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.07 → P.2.12 → P.5.04	
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida prevê-se a racionalização do trânsito automóvel, contribuindo para a redução de constrangimentos viários e do tráfego de atravessamento nos aglomerados urbanos.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 52

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.08 Promover e divulgar o sistema de <i>car pooling</i>	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.	
OBJETIVO SETORIAL	→ Implementar infraestruturas de apoio à circulação.	
DESCRIÇÃO	Os congestionamentos de tráfego constituem um dos principais problemas de grande parte dos aglomerados urbanos. Como tal, urge a necessidade de implementar modalidades de transporte urbano inovadoras e ambiciosas, de forma a alcançar um estilo de vida menos dependente do transporte individual motorizado, que é precisamente a causa mais premente dos congestionamentos rodoviários. O <i>car pooling</i> surge como uma solução de transporte inteligente, assumindo-se como uma clara mais-valia, sendo um sistema de partilha de viagens, ou boleias, onde mais do que uma pessoa viaja na mesma viatura, reduzindo-se, os custos financeiros e ambientais e mitigando as muitas externalidades que este modo de transporte possui.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Associações de residentes e comerciantes Escolas
TEMPORALIDADE	Curto prazo	
CUSTOS PREVISTOS	5.000€ por ano	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → CIVITAS	→ URBAN INNOVATIVE CTIONS
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.6.01	
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida espera-se dissuadir a propriedade de veículos privados, que terá um impacto relevante na redução dos constrangimentos viários, provenientes do congestionamento dos fluxos viários e da procura de estacionamento. É, também, expectável, a diminuição da quota correspondente ao transporte individual motorizado.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 53

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.09 Avaliar a possibilidade de criação de um sistema de <i>car sharing</i> e/ou <i>scooter sharing</i>	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.	
OBJETIVO SETORIAL	→ Implementar infraestruturas de apoio à circulação.	
DESCRIÇÃO	Os congestionamentos de tráfego constituem um dos principais problemas de grande parte dos aglomerados urbanos, contribuindo largamente para a degradação da qualidade de vida dos residentes, levando a um conjunto de impactos sociais económicos e ambientais. O <i>car sharing</i> e/ou <i>scooter sharing</i> constitui-se numa alternativa viável ao uso do transporte individual motorizado, uma vez que consiste num serviço de aluguer de veículos, que têm como intuito dissuadir a propriedade de veículos privados, através da disponibilização de viaturas distribuídas pelo espaço urbano, alugadas por um curto espaço temporal e de fácil <i>check in</i> e <i>check out</i> .	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Associações de residentes e comerciantes Escolas
TEMPORALIDADE	Curto prazo	
CUSTOS PREVISTOS	Estudo 20.000€	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → CIVITAS	→ URBAN INNOVATIVE ACTIONS
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.6.01	
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida espera-se dissuadir a propriedade de veículos privados, que terá um impacto relevante na redução dos constrangimentos viários, provenientes do congestionamento dos fluxos viários e da procura de estacionamento. É, também, expectável, a diminuição da quota correspondente ao transporte individual motorizado.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 54

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.10 Incrementar o número de postos de carregamento elétrico	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano.	
OBJETIVO SETORIAL	→ Melhorar a qualidade do ar através da redução da emissão dos principais GEE provenientes dos veículos movidos a combustível fóssil. → Integrar a temática da mobilidade com a gestão corrente do município, verificar o impacto da nova legislação relativa à mobilidade urbana ou ao uso do solo na contribuição, positiva ou negativa, para o sucesso da estratégia do outro elemento.	
DESCRIÇÃO	Para que os utilizadores de automóvel ponderem uma transição para veículos movidos a energia elétrica, é necessário que a rede de postos de carregamento seja tão eficiente e densa como a rede de postos de abastecimento de combustível fóssil, sendo, portanto, urgente aumentar esta rede de postos de carregamento, não só de uso privativo, nomeadamente com a obrigatoriedade de instalação em novas construções, por garagem ou lugar de estacionamento, como também na rede de abastecimento público, seja em parques de estacionamento, seja na via pública.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML	Associações de residentes e comerciantes Escolas
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo	
CUSTOS PREVISTOS	15.000€ por posto	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → Fundo Ambiental → Portugal 2030	→ CIVITAS → URBAN INNOVATIVE ACTIONS
INTERDEPENDÊNCIAS	Não aplicável	
RESULTADOS ESPERADOS	Com o aumento da oferta de infraestrutura direcionada para os veículos automóveis elétricos, pretende-se dar um sinal claro aos cidadãos no sentido da sua proliferação. Aumentando-se o número destes veículos em circulação, em detrimento dos veículos convencionais mais poluentes, são alcançadas menores emissões de GEE, com um impacto direto na melhoria da qualidade do ambiente urbano.	

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 55				
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.11 Introduzir uma política tarifária de estacionamento coerente			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover um sistema de estacionamento que contribua para a inversão da atual tendência de repartição modal.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Racionalizar a oferta do estacionamento no município e no centro da cidade, prevendo na legislação municipal a exigência de construção de um número mínimo de lugares de estacionamento por empreendimento na via pública impondo, também, um teto máximo. → Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas <i>car-free</i> e organizar eventos e atividades culturais.			
DESCRIÇÃO	Uma política de estacionamento devidamente integrada e coordenada com a estratégia de mobilidade urbana constitui-se como uma ferramenta valiosa para alcançar o desígnio da sustentabilidade. A aplicação de tarifas de estacionamento, assim como a sua limitação temporária, contribui para uma redução efetiva do número de viaturas que estacionam por longos períodos temporais e, consequentemente, induz um aumento da rotação dos veículos, o que permite que as áreas de elevada atração de viagens disponham de uma oferta constante de lugares. Assim, de modo a aumentar a rotatividade do estacionamento em áreas de forte procura, propõe-se a definição de zonas de estacionamento tarifado, capaz de transferir o estacionamento da via pública para os parques.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas AML			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Estudo de estacionamento 75.000€			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → POR Lisboa → CIVITAS → Fundo para o Serviço Público de Transportes			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.1.04 → P.1.08 → P.4.12 → P.1.03 → P.1.05 → P.3.08 → P.4.13			
RESULTADOS ESPERADOS	Com a concretização desta medida espera-se a redução efetiva do número de veículos que estacionam por longos períodos de tempo e, consequentemente, induzirá um aumento da rotação dos veículos, permitindo-se, deste modo, que as áreas de elevada atração de viagens disponham de uma oferta constante de lugares.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 56

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.12 Reforçar as medidas de combate ao estacionamento ilegal			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover um sistema de estacionamento que contribua para a inversão da atual tendência de repartição modal.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Racionalizar a oferta do estacionamento no município e no centro da cidade, prevendo na legislação municipal a exigência de construção de um número mínimo de lugares de estacionamento por empreendimento na via pública impondo, também, um teto máximo. → Implementar medidas de combate ao estacionamento ilegal que, por vezes, torna-se obstáculo aos percursos pedonais, tendo assim como intuito melhorar as condições de acessibilidade.			
DESCRIÇÃO	Um dos principais desafios na gestão da mobilidade no concelho de Odivelas prende-se com a elevada carga rodoviária atualmente existente, onde o automóvel é presença dominante na paisagem urbana. A regulação e gestão do espaço público assume-se como pilar central na manutenção do equilíbrio entre o que é exigido e o que é oferecido, não só no que concerne ao estacionamento, mas igualmente ao espaço rodoviário em geral. A presente proposta pretende reforçar a importância da implementação de barreiras físicas nos locais onde se verifica a prática contínua de estacionamento ilegal, sendo esta medida fundamental na mitigação da invasão automóvel dos canais de circulação afetos ao peão, ciclista ou transporte público.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas		→ CIVITAS	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.1.03 → P.1.04	→ P.1.05 → P.1.06 → P.1.07	→ P.1.18 → P.4.04 → P.4.05	→ P.4.07 → P.4.11 → P.4.13
RESULTADOS ESPERADOS	Com a concretização desta medida espera-se a redução do estacionamento ilegal e consequente libertação de espaço público. Desta forma, torna-se possível a implementação de percursos pedonais acessíveis e espaços urbanos mais apazíveis, propícios à vivência urbana.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 57				
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO				
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.13 Implementar estacionamento dissuasor			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Promover um sistema de estacionamento que contribua para a inversão da atual tendência de repartição modal.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Implementar parques de estacionamento dissuasores, substituindo os lugares na via pública por parques.			
DESCRIÇÃO	As dinâmicas de mobilidade urbana, fortemente dependentes da utilização do automóvel privado, condicionam a circulação no espaço público e, por inerência, exerce pressão na estrutura de estacionamento. A solução passará indubitavelmente pela adoção de políticas de estacionamento que induzam a menor utilização do veículo automóvel, criando condições favoráveis à repartição modal, com especial ênfase na utilização de transportes públicos e modos suaves. A proposta passa pela substituição progressiva do estacionamento existente na via pública dos aglomerados urbanos, realocando-o em parques de estacionamento à superfície ou subterrâneo, poderá ser fundamental numa lógica de humanização do espaço urbano, mitigando o peso da carga rodoviária na paisagem urbana.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras			
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Superfície 2.000€ por lugar Silo 10.000€ por lugar Subterrâneo 15.000€ por lugar Parque Mecânico 20.000€ por lugar Acréscimo custo de exploração			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo para o Serviço Público de Transportes → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → Portugal 2030 → Fundo Energético Europeu → CIVITAS			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.2.01 → P.3.07 → P.3.12 → P.1.03 → P.2.02 → P.3.08 → P.3.17 → P.1.04 → P.2.04 → P.3.09 → P.4.04 → P.1.05 → P.3.01 → P.3.10 → P.4.05 → P.1.06 → P.3.02			

**RESULTADOS
ESPERADOS**

Com esta medida é esperada uma diminuição do número de carros a circular nos núcleos urbanos de Odivelas e diminuir os constrangimentos viários existentes. É também expectável um aumento da percentagem da divisão modal correspondente aos modos sustentáveis.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 58

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.14 Regularizar as operações de cargas e descargas e de circulação de veículos pesados
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano;
OBJETIVO SETORIAL	→ Regularizar as operações de cargas e descargas por forma a que estas não causem impacto na circulação das pessoas. → Reduzir os impactos da circulação de veículos pesados de mercadorias, sobretudo, nos aglomerados urbanos.
DESCRIÇÃO	Num espaço urbano com uma diversidade de fluxos de bens e serviços com constrangimentos de circulação rodoviária evidencia-se a importância da implementação de regulamentação municipal específica de operações de logística urbana. A sua objetivação deverá contemplar, entre outras medidas, condicionantes para a circulação de veículos pesados em meio urbano, restringindo o tráfego rodoviário pesado que, pela sua dimensão, não se coadunam com o perfil viário existente nas áreas urbanas do concelho de Odivelas bem como pelo impacto, quer visual, quer físico, que provocam no espaço público.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto prazo
CUSTOS PREVISTOS	Estudo para regulamento 10.000€
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.5.04
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta proposta espera-se contribuir para a diminuição da interferência das operações de cargas e descargas com a circulação de pessoas, sobretudo, em espaços onde se pretende dar total prioridade ao peão. Espera-se também enquadrar legalmente as propostas relativas a este tipo de operações.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 59

A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.15 Revisitar a distribuição dos lugares de cargas e descargas			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano;			
OBJETIVO SETORIAL	→ Reduzir os impactos da circulação de veículos pesados de mercadorias, sobretudo, nos aglomerados urbanos. → Racionalizar a oferta de estacionamento afeto às cargas e descargas, prevendo a implementação de lugares de estacionamento de acordo com os serviços e equipamentos.			
DESCRIÇÃO	Num espaço urbano com uma diversidade de fluxos de bens e serviços com constrangimentos de circulação rodoviária evidencia-se a importância da implementação de regulamentação municipal específica de operações de logística urbana. A sua objetivação deverá contemplar, entre outras medidas, condicionantes para a circulação de veículos pesados em meio urbano, restringindo o tráfego rodoviário pesado que, pela sua dimensão, não se coadunam com o perfil viário existente nas áreas urbanas do concelho de Odivelas bem como pelo impacto, quer visual, quer físico, que provocam no espaço público.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Estudo 75.000€			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.02 → P.1.03 → P.1.04	→ P.1.06 → P.1.18 → P.3.01	→ P.4.01 → P.4.03 → P.4.04	→ P.4.05 → P.4.06
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da interferência das operações de carga e descarga com a circulação de pessoas nos modos pedonal e ciclável, nomeadamente nas áreas de maior pressão comercial, nas quais a circulação automóvel se pretende condicionar.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 60	
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.16 Promover a utilização de veículos menos poluentes para a distribuição de mercadorias
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano;
OBJETIVO SETORIAL	→ Promover a distribuição de mercadorias com recursos a veículos mais sustentáveis. → Reduzir os impactos da circulação de veículos pesados de mercadorias, sobretudo, nos aglomerados urbanos.
DESCRIÇÃO	A logística urbana sustentável eleva-se no incremento das condições de distribuição de mercadorias nas áreas urbanas, mitigando os seus impactos ambientais, sociais e económicos, nomeadamente em centros históricos, sendo estas zonas de forte concentração comercial. A presente proposta pretende reforçar a importância da promoção da utilização/aquisição de veículos não poluentes no transporte de mercadorias, restringindo os lugares de estacionamento de rua reservado a cargas/descargas para as operações logísticas de maior dimensão.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto/Médio prazo
CUSTOS PREVISTOS	Veículo mercadorias elétrico 22.000€ a 58.000€ Quadriciclo elétrico 20.000€
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação → Portugal 2030 → ELENIA → PO SEUR – Programa Operacional → CIVITAS Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos → URBAN INNOVATIVE Recursos ACTIONS → Fundo Ambiental
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.4.14 → P.4.17
RESULTADOS ESPERADOS	Diminuir a interferência das operações de carga e descarga, sobretudo dos gases de efeito de estufa, em espaços que se pretendem humanizados e com total prioridade para o peão.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 61			
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO			
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.4.17 Criar plataforma e sistema de micrologística nas áreas urbanas		
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano;		
OBJETIVO SETORIAL	→ Reduzir os impactos da circulação de veículos pesados de mercadorias, sobretudo, nos aglomerados urbanos. → Planificar as necessidades da logística e micrologística face às exigências dos equipamentos e serviços.		
DESCRIÇÃO	Numa lógica operacional urbana, particularmente de micrologística, o futuro passará indubitavelmente pela utilização de meios de transporte mais ecológicos que façam chegar às pessoas produtos e bens, com o menor impacto possível no meio ambiente. A presente proposta pretende reforçar o incremento da micrologística de apoio às cargas/descargas em zonas urbanas de concentração de atividade comercial no concelho de Odivelas, através da criação de infraestruturas locais para a movimentação e armazenamento de segunda linha dos próprios estabelecimentos comerciais.		
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo		
CUSTOS PREVISTOS	Infraestruturas e equipamentos 290.000€ Custos operacionais (inclui pessoal ao serviço, aluguer de veículos e energia) 200.000€ por ano		
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos		
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas Operacional → CIVITAS → COMPETE – Programa → URBAN INNOVATIVE Competitividade e Inovação ACTIONS → Portugal 2030		
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.4.14 → P.4.15 → P.4.16		
RESULTADOS ESPERADOS	Diminuir o impacto das operações de carga e descarga nos aglomerados urbanos, limitando, também, a circulação dos veículos de mercadorias.		

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 62

AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.5.01 Revisitar o Plano Local de Promoção da Acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Fomentar a mudança de comportamentos e incentivar o uso dos modos sustentáveis nas empresas e nos municípios através da informação, comunicação e educação.
OBJETIVO SETORIAL	→ Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte. → Aumentar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público.
DESCRIÇÃO	As cidades vão sofrendo inevitáveis mutações no seu desenho e forma urbana, que muitas vezes não se coadunam com um dos principais paradigmas da sociedade atual – a Acessibilidade e Mobilidade para Todos. O município de Odivelas apresenta já antecedentes nesta temática, tendo a autarquia promovido a elaboração de um Plano Local de Promoção de Acessibilidade (2010), com o objetivo de diagnóstico das condições de acessibilidade das áreas urbanas, espaços edificados e demais temas sectoriais. Após todo o exaustivo trabalho realizado, de análise ao espaço público do núcleo central de Odivelas, eleva-se a necessidade de monitorização das ações desenvolvidas, no que concerne à validação do seu propósito inicial e à identificação das tipologias de barreiras arquitetónicas, urbanísticas ou móveis, ainda presentes no território.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto prazo
CUSTOS PREVISTOS	75.000€
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.11
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida espera-se eliminar as barreiras, ainda existentes, a uma mobilidade acessível para Todos.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 63

AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.5.02 Elaborar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Fomentar a mudança de comportamentos e incentivar o uso dos modos sustentáveis nas empresas e nos municípios através da informação, comunicação e educação.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Humanizar o espaço público, implementando mobiliário urbano em grande escala, estabelecendo mais espaços verdes e permitindo mais esplanadas em áreas car-free e organizar eventos e atividades culturais. → Promover a partilha do espaço viário promovendo a segurança rodoviária.			
DESCRIÇÃO	A dependência do transporte individual motorizado nas deslocações diárias representa um fator de risco na gestão da mobilidade urbana, sobretudo na ótica dos utilizadores mais vulneráveis do espaço público, como são exemplos paradigmáticos o peão e o ciclista. Numa ótica de promoção da segurança rodoviária no concelho de Odivelas, propõe-se a elaboração de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, desenvolvido em consonância com os pressupostos vertidos no Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária – PENSE 2020, e, também, segundo as orientações expressas no guia para a elaboração dos Planos Municipais de Segurança Rodoviária.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto prazo			
CUSTOS PREVISTOS	50.000€			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas			
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.1.09 → P.2.12	→ P.4.04	→ P.4.05	→ P.4.06
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se, com esta medida, resolver os pontos de conflito e os constrangimentos existentes na rede viária do município. Assim como, prever medidas de segurança para os utilizadores mais vulneráveis da via pública.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 64

AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.5.03 Estabelecer um urbanismo de proximidade nos instrumentos de planeamento			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Fomentar a mudança de comportamentos e incentivar o uso dos modos sustentáveis nas empresas e nos municípios através da informação, comunicação e educação.			
OBJETIVO SETORIAL	→ Garantir a articulação das estratégias municipais com o planeamento dos transportes, planeando as medidas relativas à mobilidade urbana, de forma conjunta e integrada com as diferentes instituições responsáveis pelo planeamento da ocupação e uso do solo e pela fiscalização, tendo por base uma política coerente e consistente a longo prazo. → Integrar a temática da mobilidade com a gestão corrente do município, verificar o impacto da nova legislação relativa à mobilidade urbana ou ao uso do solo na contribuição, positiva ou negativa, para o sucesso da estratégia do outro elemento.			
DESCRIÇÃO	O urbanismo de proximidade assume-se como um dos pilares centrais na objetivação da mobilidade sustentável, promovendo um desenho urbano humanizado, feito à medida do peão e não do automóvel. Para estabelecer um urbanismo de proximidade nestas áreas, é necessário que, além de se atuar na cidade existente, os futuros processos de regeneração se constituam como fios condutores do novo planeamento urbano de Odivelas, evitando que, no futuro, se cometam os erros urbanísticos das últimas décadas.			
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras		
TEMPORALIDADE	Curto prazo			
CUSTOS PREVISTOS	Não aplicável			
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos			
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas		→ URBACT	
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.4.07 → P.5.01	→ P.5.02 → P.5.04	→ P.6.01	→ P.6.02
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta medida pretende-se desenvolver ações e políticas que permitam uma requalificação do espaço público, com foco no peão e ciclista.			

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 65

AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.5.04 Realizar um estudo de detalhe de tráfego, circulação, sinalização e estacionamento para o concelho
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Fomentar a mudança de comportamentos e incentivar o uso dos modos sustentáveis nas empresas e nos municípios através da informação, comunicação e educação.
OBJETIVO SETORIAL	→ Hierarquizar a rede viária e racionalizar a utilização do transporte individual motorizado, principalmente nos percursos inferiores a 4km. → Integrar a temática da mobilidade com a gestão corrente do município, verificar o impacto da nova legislação relativa à mobilidade urbana ou ao uso do solo na contribuição, positiva ou negativa, para o sucesso da estratégia do outro elemento.
DESCRIÇÃO	O principal objetivo de um estudo de tráfego, circulação, sinalização e estacionamento prende-se com a avaliação do desempenho do sistema de transporte individual motorizado nas áreas onde, pela alteração da característica da oferta, como a construção de nova infraestrutura ou reestruturação da existente, se prevê uma influência nas características da procura.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto prazo
CUSTOS PREVISTOS	75.000€
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas
INTERDEPENDÊNCIAS	→ P.4.06 → P.5.02
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se, com esta medida, resolver os pontos de conflito e os constrangimentos existentes na rede viária do município.

CÓDIGO DA FICHA – Odivelas 66

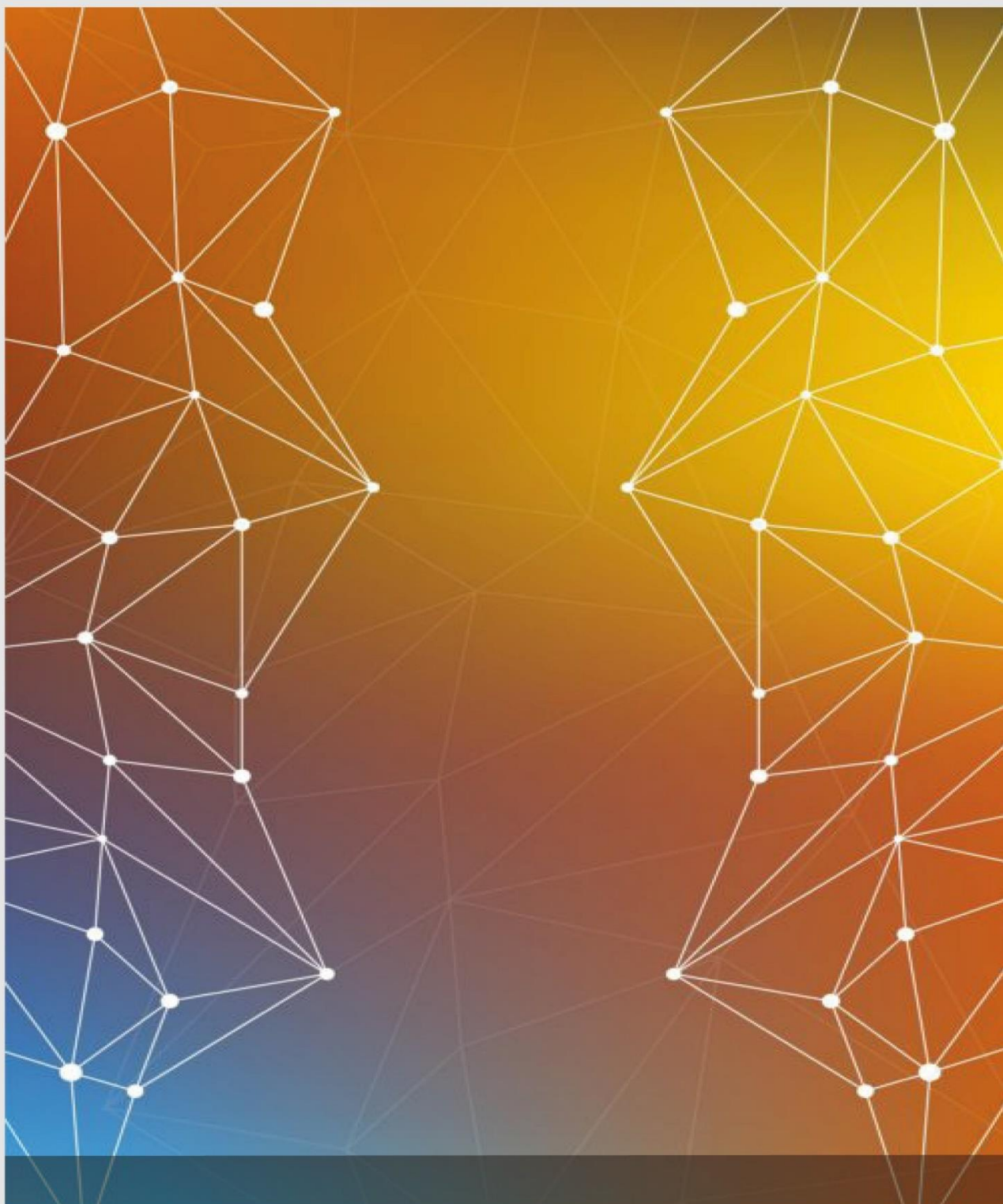
A INTRODUÇÃO DE UMA NOVA CULTURA DE MOBILIDADE

DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	P.6.01 Desenvolver ações de sensibilização e educação P.6.02 Desenvolver ações de formação	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	→ Fomentar a mudança de comportamentos e incentivar o uso dos modos sustentáveis nas empresas e nos municípios através da informação, comunicação e educação.	
OBJETIVO SETORIAL	→ Organizar campanhas de educação e sensibilização, direcionadas para os municípios e empresas, acerca da temática da mobilidade urbana sustentável e os benefícios no uso dos transportes coletivos. → Envolver a população na implementação de novas medidas, informando e explicando as causas da necessidade da aplicação das mesmas e as suas implicações, tendo a preocupação de apresentar a visão global do que se pretende para o município.	
DESCRIÇÃO	Num contexto de desequilíbrio modal, uma realidade igualmente observável em Odivelas, onde a quota de utilização do transporte individual motorizado apresenta valores substancialmente significativos, importa atuar junto da população residente para reverter o paradigma atual e promover o desígnio da mobilidade urbana sustentável. Assim, pretende-se, com ações de sensibilização e formação junto das diferentes camadas populacionais, potenciar uma alteração dos padrões de mobilidade dos odivelenses.	
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal de Odivelas	Associação de residentes e comerciantes Principais entidades empregadoras
TEMPORALIDADE	Curto/Médio/Longo prazo	
CUSTOS PREVISTOS	15.000€ por ano	
MOMENTOS DE AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO	A cada 2 anos	
FONTES DE FINANCIAMENTO	→ Câmara Municipal de Odivelas → POR Lisboa → Fundo para o Serviço Público de Transportes	→ Portugal 2030 → CIVITAS
INTERDEPENDÊNCIAS	Todas as ações contempladas no plano.	
RESULTADOS ESPERADOS	Envolvimento da população na implementação de novas medidas, reconhecimento de alguns comportamentos de risco no que se refere à mobilidade, aumento do conhecimento acerca das regras de trânsito e do conceito da mobilidade urbana sustentável e reconhecimento da importância da aposta em modos sustentáveis.	

Tabela 1. Cronograma de execução das ações propostas

		TEMPORALIDADE											
		Curto Prazo		Médio Prazo			Longo Prazo						Extra Plano
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
A CIDADE CAMINHÁVEL	Revisitar o centro histórico e os núcleos antigos de Odivelas nas suas múltiplas facetas e temas												
	Restabelecimento de unidades de vizinhança – zonas de coexistência nos bairros de baixa densidade												
	Restabelecimento de unidades de vizinhança – zonas 30												
	O desenho no entorno das escolas e equipamentos desportivos												
	Implementar medidas de mobilidade e urbanismo tático												
	Promover a evolução das praças para zonas exclusiva ou parcialmente pedonais												
	Introduzir sinalética direcional e de informação vocacionada para o peão												
	Criar o mapa metro-minuto pedonal em diversos suportes												
	Promover a acessibilidade e mobilidade para Todos em toda a circunstância urbana												
	Criar e beneficiar as passagens subterrâneas e pontes pedonais												
	Beneficiar os percursos pedonais de desejo												
	Desenvolver corredores ecológicos urbanos de apoio à circulação pedonal												
	Disponibilizar mobiliário urbano de estadia e descanso para peões												
	Implementar o caminho das escolas												
	Estabelecer um programa de construção de passeios nas zonas de povoamento linear – da estrada à rua												
	Introduzir medidas gerais de segurança pedonal												
A CIDADE CICLÁVEL	Implementar gradualmente a rede ciclável da cidade												
	Complementar a rede ciclável da cidade na sua ligação aos aglomerados urbanos periféricos												
	Concretizar medidas promotoras das áreas amigáveis ao modo ciclável												
	Implementar eixos cicláveis de ligação aos concelhos vizinhos												
	Implementar um sistema de bicicleta pública												
	Prever o sistema de trotinetes elétricas partilhadas e a sua regulamentação												
	Disponibilizar mobiliário urbano de apoio ao modo ciclável												
	Introduzir sinalética direcional e de informação vocacionada para o utilizador da bicicleta												
	Aplicar calhas metálicas nas escadarias localizadas em espaço urbano												
	Criar e difundir o mapa da rede ciclável em diversos suportes												
	Desenvolver os corredores ecológicos urbanos de apoio ao modo ciclável												
	A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS	Implementar corredores dedicados ao transporte público coletivo nos eixos de maior procura											
Promover a expansão da rede de metropolitano de Lisboa													
Substituir progressivamente a frota dos transportes coletivos rodoviários por veículos mais sustentáveis													
Ampliar o contingente de táxis e promover a introdução de veículos mais sustentáveis													
Melhorar as condições de conforto, acessibilidade e informação das paragens considerando a acessibilidade universal													
Implementar sistemas de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens de transporte coletivo rodoviário													
Promover a operacionalidade do serviço urbano de transporte coletivo rodoviário													
Expandir a rede municipal de transporte coletivo rodoviário													
Implementar um sistema de transporte a pedido													
Implementar um sistema de transporte escolar para last-mile													
Criar o cartão do município, ampliando as vantagens e benefícios atribuídos aos utilizadores de transporte público													
Revisitar a política tarifária dos transportes públicos													
Implementar a interface de Caneças													
Requalificar as interfaces existentes em Odivelas													
Criar loja da mobilidade e demais pontos informativos no concelho de Odivelas													
Criar uma app e website para disseminação da informação sobre os modos de transporte													
Promover a integração da bicicleta no transporte público													
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	Implementar uma nova hierarquia viária												
	Construir variantes e novos acessos estruturantes para a qualificação dos centros urbanos												
	Definir os principais fluxos de acesso e as principais portas de entrada/saída												
	Aplicar medidas de acalmia de tráfego												
	Aplicar medidas de segurança no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino												
	Rever o esquema de circulação rodoviária												
	Executar um plano de sinalização à escala do concelho												
	Promover e divulgar o sistema de car pooling												
	Avaliar a possibilidade de criação de um sistema de car sharing e/ou scooter sharing												
	Incrementar o número de postos de carregamento elétrico												
	Introduzir uma política tarifária de estacionamento coerente												
	Reforçar medidas de combate ao estacionamento ilegal												
	Implementar estacionamento dissuasor												
	Regulamentar as operações de cargas e descargas e de circulação de veículos pesados												
	Revisitar a distribuição dos lugares de carga e descarga												
Promover a utilização de veículos menos poluentes para a distribuição de mercadorias													
Criar plataforma e sistema de micrologística nas áreas urbanas													
AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE	Revisitar o Plano Local de Promoção da Acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada												
	Elaborar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária												
	Estabelecer um urbanismo de proximidade nos instrumentos de planeamento territorial												
	Realizar um estudo de detalhe de tráfego, circulação, sinalização e estacionamento para o concelho												
A INTRODUÇÃO DE NOVA CULTURA DA MOBILIDADE	Desenvolver ações de sensibilização, educação e formação												

Fonte: mpt®, 2020



3. GOVERNÂNCIA

De acordo com Carmo (2013), “a governança é um processo de construção do valor público em rede. Exige: motivação e legitimidade de decisão fora dos circuitos formais e hierárquicos; equilíbrio e representatividade dos atores; e prestação de contas em moldes de responsabilização objetiva”.

A implementação de um modelo de governança territorial deve ter em consideração a dimensão das ações e o poder com que, diretamente, estão relacionadas.

Segundo Dallabrida (2015), as dimensões territoriais da ação e poder subdividem-se em três instâncias distintas (Figura 1), a instância estatal, a instância público-privada e a instância empresarial, sendo que cada uma se conecta com dinâmicas de governança específicas. A governança territorial encontra-se, de modo direto, correlacionada com entidades públicas e privadas, às quais se associa a instância estatal, através das políticas do governo, e a instância empresarial, através da governança empresarial.

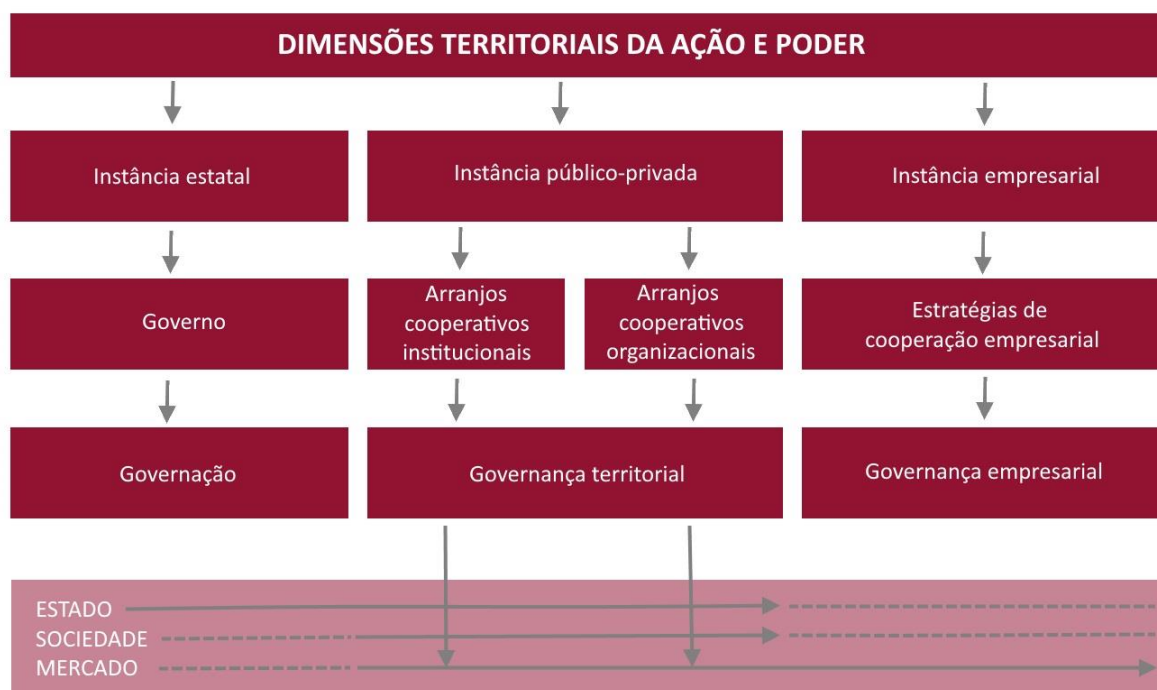


Figura 1. Contextualização das práticas de governança territorial

Fonte: Dallabrida, 2015

Todo o processo de governação deverá ter por base “o equilíbrio e representatividade dos atores envolvidos, a garantia de legitimidade da decisão, a construção de mecanismos de relacionamento, a definição da territorialidade da ação, a conceção de motores de confiança e motivação, o balizamento dos objetos de deliberação, a criação de esquemas de prestação de contas, a promoção de ferramentas de aprendizagem coletiva e a consagração de formas de participação” (Carmo, 2014).

A implementação deste plano deve ser uma continuidade natural do seu processo de elaboração. Os esforços envidados pela câmara municipal deverão, agora, dirigir-se para a coordenação e acompanhamento da sua execução segundo o programa de ação e propostas delineadas, com as eventuais revisões e atualizações, suportadas por mecanismos de monitorização.

Desta forma, propõe-se a organização do modelo de governação em dois níveis de coordenação, a política e a técnica, visando a simplificação, privilegiando a definição e afetação das responsabilidades para o exercício das funções de orientação política e técnica, e valorizando o envolvimento dos parceiros.

Uma coordenação forte e assertiva é essencial para o sucesso deste plano, pelo que se propõe a criação de três estruturas que se complementam, mas que apresentam funções distintas no processo de implementação do plano, tal como apresentado no seguinte modelo:

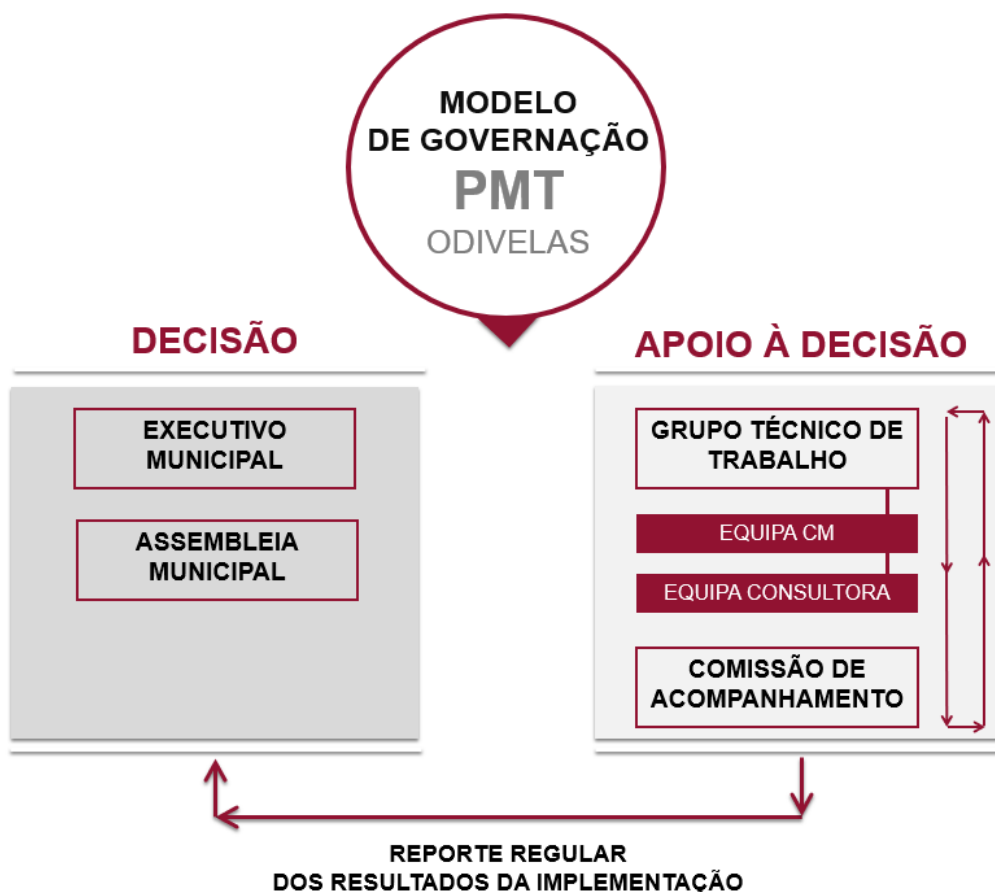


Figura 2. Esquema do Modelo de Governação do PMT de Odivelas

Fonte: mpt®, 2019

Tabela 2. Modelo de governação do PMT de Odivelas

ESTRUTURAS POLÍTICAS E TÉCNICAS	COMPOSIÇÃO	FUNÇÃO
Comissão Executiva	▪ Presidente ▪ Vereadores	- Validar os principais objetivos e linhas de ação do PMT; - Validar politicamente os principais resultados e eventuais adaptações ao plano; - Constituir um intermediário político para que as orientações do plano sejam adotadas ao nível de cada autoridade competente, no seu âmbito de decisão política
Grupo Técnico de Trabalho (GTT)	▪ Equipa Técnica Especializada, Grupo de Trabalho Municipal e Consultores Externos	- Articular entre a equipa técnica e os vários níveis de governação; - Verificar a informação produzida no âmbito do plano e promover o acompanhamento à equipa projetista nas diversas ações; - Propor e conduzir a realização de eventuais adaptações ao plano.
Comissão de Acompanhamento (CA)	▪ Área Metropolitana de Lisboa ▪ CCDR-LVT ▪ CP ▪ Infraestruturas de Portugal ▪ ANTROP ▪ ANTRAL ▪ ANTRAM ▪ IMT ▪ AMT ▪ Juntas de Freguesia ▪ Outras entidades	- Acompanhar o desenvolvimento do plano, transmitido a sua experiência e informação; - Emitir pareceres (as entidades competentes); - Participar na implementação do plano através do desenvolvimento das propostas.

O envolvimento político e a participação de todos os atores relevantes na organização da mobilidade são fatores determinantes para o sucesso da implementação do PMT de Odivelas. Deste modo, o conjunto dos principais atores intervenientes no desenvolvimento do plano deve englobar a Câmara Municipal de Odivelas, com o seu executivo e os técnicos autárquicos; as entidades externas que, de forma direta ou indireta, contribuem para a melhoria e organização da mobilidade (autoridades de transporte, operadores de transporte, gestores de infraestruturas e organismos da administração central e regional); e a população em geral.



4. MONITORIZAÇÃO

A monitorização do plano consiste na adoção de uma metodologia que permita avaliar e orientar a implementação do PMT, com uma determinada periodicidade. A monitorização constitui, assim, um instrumento de acompanhamento, de gestão e apoio à decisão e de comunicação.

O acompanhamento tem por função de base assegurar a implementação das ações definidas e avaliar a respetiva eficácia, nos diferentes domínios de intervenção, bem como a prossecução dos objetivos, situação que apenas será possível se forem avaliados os efeitos da implementação das referidas ações. Esta avaliação deverá ser efetuada recorrendo à verificação de uma bateria de indicadores que permitirão avaliar e corrigir trajetórias que não estejam a seguir o rumo pretendido.

De acordo com o Guia para a elaboração do PMT (IMTT, 2011), a monitorização e a avaliação dos PMT devem ser feitas, de forma transparente devendo constituir-se, para o efeito, um Grupo Técnico de Trabalho que terá como missão o desenvolvimento das seguintes ações:

- Implementar um conjunto de ferramentas de monitorização (com o eventual apoio da Comissão de Acompanhamento Externo), nomeadamente através do estabelecimento de um conjunto de indicadores, validados pela Comissão Executiva;
- Avaliar os resultados obtidos face aos objetivos estabelecidos no plano (tanto quantitativos, como qualitativos);
- Consultar a população a fim de avaliar as alterações de comportamento ocorridas e as opiniões sobre as propostas executadas;
- Propor e conduzir a realização de eventuais medidas corretivas e adaptações do plano;
- Transmitir regularmente à Comissão Executiva as principais conclusões deste processo;
- Produzir os relatórios de progresso.

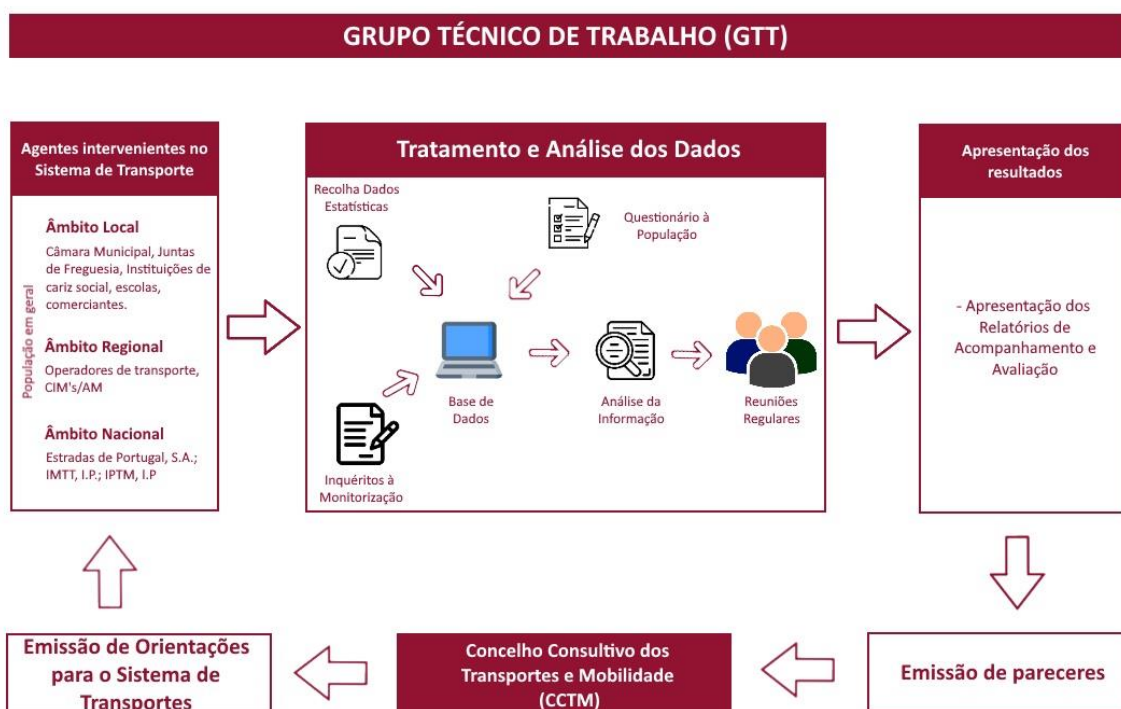


Figura 3. Exemplo de modelo de articulação do Grupo Técnico de Trabalho

Fonte: Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes, IMTT (2011)

A operacionalização do processo de monitorização deverá ter por base um regular fornecimento de informação e uma sistemática acumulação de dados históricos que permitam suportar a avaliação continuada e, assim, levar à adoção de políticas e propostas mais ajustadas à realidade local, assim como a uma melhor divulgação e controlo dos resultados do plano.

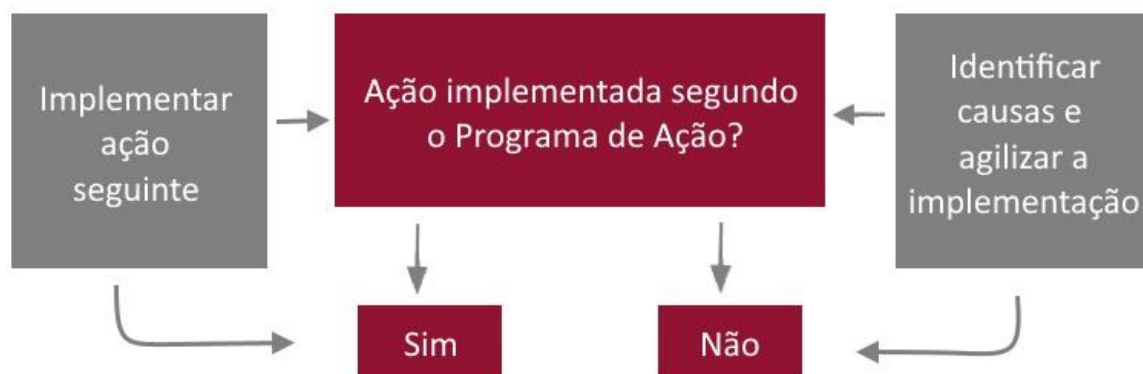


Figura 4. Monitorização da execução das ações

Fonte: Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes, IMTT (2011)

A existência de informação apropriada constitui um fator crítico neste processo, sendo necessária a criação de mecanismos para a sua recolha, produção, atualização regular, circulação e partilha. Os custos e as dificuldades organizativas destes procedimentos constituem, muitas vezes, entraves difíceis de ultrapassar.

Uma solução para a sua operacionalização pode passar pela criação do observatório local de mobilidade envolvendo diversos atores e implicando-os no esforço da recolha. Parte da informação necessária é já hoje compilada pelos diferentes atores, implicando “apenas” o estabelecimento dos protocolos de aquisição e tratamento dessa informação.

O processo de monitorização pressupõe a constituição de um conjunto de indicadores relativos às diferentes temáticas do Plano, que devem aferir a realização das ações propostas e os efeitos dessas ações em função dos objetivos do plano. A recolha e armazenamento dos dados devem conduzir a uma análise e síntese dos resultados, tendo como propósito a obtenção de conclusões e não uma mera constituição de uma base de dados.

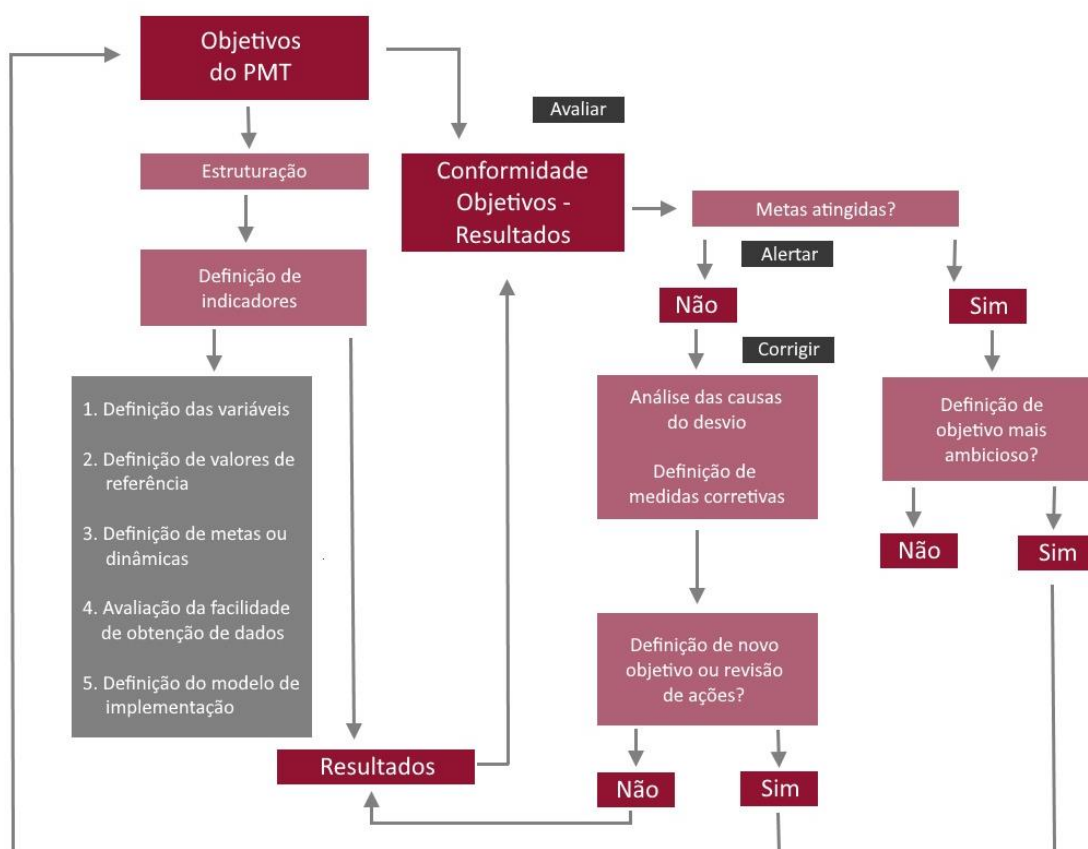


Figura 5. Monitorização do alcance dos objetivos

Fonte: Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes, IMTT (2011)

No âmbito da Gestão e Apoio à Decisão é necessário identificar possíveis adaptações e/ou correções necessárias, em função das evoluções detetadas. Nesta fase pode ser identificada a necessidade de elaboração de estudos complementares para aprofundar determinadas temáticas ou realizar peritagens à implementação de determinadas medidas. A título de exemplo, uma ação pode revelar-se insuficiente para atingir um determinado objetivo, ou mesmo, produzir efeitos indesejáveis e inesperados.

Assim, e à imagem do que acontece com os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT), deverá ser efetuada uma avaliação constante do PMT, elaborando-se os Relatórios do Estado da Mobilidade Urbana (REMU), que deverão ser apresentados à Assembleia Municipal de 2 em 2 anos, e onde conste a avaliação da evolução dos indicadores associados a cada meta proposta.

Recomenda-se a revisão e atualização do Plano ao fim de 10 anos ou quando os relatórios supramencionados identificarem níveis de execução e uma evolução das condições ambientais, económicas, sociais e culturais que lhes estão subjacentes, suscetível de determinar uma modificação do modelo definido.

Os **indicadores de monitorização** a considerar no âmbito do PMT procuram definir qual o impacto esperado após a implementação das propostas e são os que se apresentam de seguida:

Tabela 3. Indicadores e metas a atingir até 2030

INDICADOR	REFERÊNCIA		META (2030)
	ANO	VALOR	
Fomentar os modos sustentáveis de deslocação			
Áreas predominantemente pedonais e de coexistência (km²)	2019	-	3
Extensão da rede ciclável (km)		6	98
Quantidade de estações (físicas e/ou virtuais) de partilha de bicicletas (uni.)		0	180 a 290
Alterar a repartição modal das deslocações pendulares da população residente			
Deslocações realizadas em bicicleta (%)	2017	0,1	7
Deslocações realizadas a pé (%)		25,4	30
Deslocações realizadas em transporte público (%)		15,7	30
Deslocações realizadas em transporte individual motorizado (%)		55,1	30

INDICADOR	REFERÊNCIA		META (2030)
	ANO	VALOR	
Melhorar a qualidade do ambiente urbano			
Emissão de CO ₂ associada ao setor dos transportes (ton./ano)	2016	112.215	78.551
Diminuir o impacto do transporte individual			
Taxa de motorização do município (automóvel/1 000 habitantes)	2016	403	300
Quantidade de ocupantes por veículo (pax)	2017	1,65	2
Reduzir a sinistralidade rodoviária			
Redução do número de acidentes com vítimas por ano (%)	2018	151	-50%
Redução do número de vítimas mortais (%)		2	0

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Contextualização das práticas de governança territorial	86
Figura 2. Esquema do Modelo de Governação do PMT de Odivelas	87
Figura 3. Estudo de Mobilidade Sustentável de Mértola	91
Figura 4. Monitorização da execução das ações.....	91
Figura 5. Monitorização do alcance dos objetivos	92

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Cronograma de execução das ações propostas	84
Tabela 2. Modelo de governação do PMT de Odivelas	88
Tabela 3. Indicadores e metas a atingir até 2030	93

BIBLIOGRAFIA

4ª CONGRESSO DA REDE CIUMED [2012], *Movilidad sostenible en ciudades medias*.

AASHTO [2009], *Guide for development of bicycle facilities*, American Association of State Highway and Transportation Officials, Washington, DC.

ABU DHABI URBAN PLANNING COUNCIL [2012], *Abu Dhabi Urban Street Design Manual*, Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos.

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE [2010], *Projeto Mobilidade Sustentável – Volume I – Conceção, Principais Conclusões e Recomendações*, Amadora.

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE [2010], *Projeto Mobilidade Sustentável – Volume II – Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável*, Amadora.

ALDÚAN, A.S. [2008], *Calmar el tráfico: Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*, Ministério de Fomento Governo de Espanha.

ALVES, F. [2003], *Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano, Proposta Metodológica*, Edições Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação Para a Ciência e Tecnologia.

ALVES, M. [2009], *Os perigos da segregação de tráfego no planeamento para bicicletas*.

AMORANO, C. et al. [2004], *Manual para la Planificación e Implantación de Sistemas de Transporte Urbano*, Edição Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

ASSOCIATION OF PEDESTRIAN AND BICYCLE PROFESSIONALS [2002], *Bicycle Parking Guidelines*, Association of Pedestrian and Bicycle Professionals, Washington, DC.

ASSOCIATION OF PEDESTRIAN AND BICYCLE PROFESSIONALS [2015], *Essentials of Bike Parking*, Association of Pedestrian and Bicycle Professionals.

AUDENHOVE, F.J. et al. [2015], *Urban Logistics - How to unlock value from last mile delivery for cities, transporters and retailers*, Ed. Arthur D'Little, Brussels.

AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA [2009], *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008 – 2015*.

AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA, *Estatísticas - Relatório Anual - Vítimas a 24 Horas*, 2013 – 2015.

AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA, *Estatísticas - Relatório Anual - Vítimas a 30 Dias*, 2013 – 2015.

BATTY, M. [2007]: *Complexity in City Systems: Understanding, Evolution, and Design*, University College London. In: Working Papers Series: Paper 117.

BLACK, D.R. [2000] *Socio-economic Barriers to Sustainable Transport*, Journal of Transport Geography, Vol.8, pp.141- 147.

BORJA, J. et al. [2003], *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, 1 Ed., Electa España, Barcelona.

BORJA, J. [2013], *Revolucion urbana y derechos ciudadanos*, Alianza Editorial, Barcelona.

BOSTON TRANSPORTATION DEPARTMENT [2013], *Boston Complete Streets, Design Guidelines*, Boston.

BRANDÃO, P. [2002] - *O chão da cidade: Guia de Avaliação do Design de Espaço Público*, 1ª Ed., Centro Português do Design, Lisboa.

BUIS, J. [2007], *Desenho de secções de infra-estrutura cicloviária*, Curso Planeamento Cicloviário, Rio de Janeiro, Brasil.

BUREAU OF TRANSPORTATION STATISTICS [2002], *National Survey of Pedestrian and Bicyclist Attitudes and Behaviors*, U.S. Department of Transportation, Washington, DC.

BYRNE, D. [2009], *Diários de Bicicleta*, Editora Manole Ltda., São Paulo, Brasil.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA [2005], *Planeamento – Lisboa: O Desafio da Mobilidade*.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA [2013], *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa – Via Pública*, Volume 2.

CÂMARA MUNICIPAL DE ODIVELAS [2012], *Carta Educativa Município de Odivelas*, Odivelas.

CÂMARA MUNICIPAL DE ODIVELAS [2017], *Diagnóstico Social do Concelho de Odivelas*, Divisão de Inovação Social e Projetos Educativos, Odivelas.

CÂMARA MUNICIPAL DE ODIVELAS [2018], *Plano de Ação Social e de Transportes Escolares (PASTE)*, Odivelas.

CAMARGO, J. [2018], *Manual de Combate às Alterações Climáticas*, Ed. Parsifal, Lisboa.

CAMPBELL, R. et al. [2004], *The Business Case for Active Transportation, The Economic Benefits of Walking and Cycling*, Canadá.

CANCELA D' ABREU, A. *et al.* [1999], *Caracterização e identificação das Paisagens em Portugal Continental – Relatório de Progresso da 1.ª Fase do Estudo*, Universidade de Évora, Outubro.

CANCELA D'ABREU, A. *et al.* [2004]. *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental*, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa.

CARERI, F. [2013], *Walkscapes: O Caminhar como Prática Estética*, Edição G. Gili.

CARMO, F. [2013], *Planos Regionais de Ordenamento do Território e Governança Territorial: uma oportunidade para as Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional*. 1st International Meeting: Geografia & Política, Políticas e Planeamento. José Rio Fernandes *et al.* (org). Porto, CEGOT: 252-265.

CARMO, F. [2014], *Planos Regionais de Ordenamento do Território e governança territorial: do discurso às evidências da prática*. Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT), n.º 5 (junho). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 41-65

CARVALHO, A. *et al.* [2008], *Manual Técnico para a Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído*.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO [2002], *Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT AML)*, Lisboa.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO [2010], *Proposta de Alteração do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO NORTE [2008], *Manual de Planeamento das Acessibilidades e da Gestão Viária*, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte e Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território.

COMISSÃO EUROPEIA/UNIÃO EUROPEIA [2000], *Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*, Comissão Europeia, Bruxelas.

COMISSÃO EUROPEIA/UNIÃO EUROPEIA [2001], *Livro Branco – A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010*, Comissão Europeia, Bruxelas.

COMISSÃO EUROPEIA/UNIÃO EUROPEIA [2007], *Livro Verde – Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana*, Comissão Europeia, Bruxelas.

CERVERO, R. [2013], *Bus Rapid Transit (BRT): An efficient and competitive mode of public transport*; Institute of Urban and Regional Development (IURD), Berkeley.

CITY OF MELBOURNE [2012], *Bicycle Plan 2012-16*, Melbourne, Austrália.

CITY OF REDMOND [2009], *Bicycle Facilities Design Manual Guidelines for the City of Redmond*.

CÓDIGO DA ESTRADA [2014], *Edição de Bolso*, 7ª Edição, Almedina.

COHEN, ALISON *et al.*, *The Bike-share Planning Guide*, Ed. ITDP, New York.

COLVILLE-ANDERSEN, M. [2018] *Copenhagenize: The definitive guide to global bicycle urbanism*, Island Press, Washington DC.

DALLABRIDA, V. R. [2015] *Governança territorial: do debate teórico à avaliação da sua prática*, *Análise Social*, 215, L (2º), Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Lisboa.

DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE, PLANNING AND NATURAL RESOURCES [2004], *Planning guidelines for walking and cycling*, Sydney, NSW, Austrália.

DIRECÇÃO GERAL DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO URBANO [2000], *Vocabulário do Ordenamento do Território*. Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa.

DIRECÇÃO GERAL DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO URBANO [2005], *Vocabulário de Termos e Conceitos do Ordenamento do Território*, Coleção Informação, Direcção de Estudos e Planeamento Estratégico, Lisboa.

DOMINGUES, Á. (Coord.) [2006], *Cidade e Democracia*, Argumentum Edições, Lisboa.

DOMINGUES, Á. [2010], *A Rua da Estrada*, Edições Dafne Editora, Porto.

DUPAY, G. [1998], *O Automóvel e a Cidade*, Instituto Piaget.

EUROPEAN COMMISSION [2015], *Carbon storage of urban green space estimated*, DG Environment News Alert Service, edited by SCU, The University of the West of England, Bristol.

ECHAVARRI, J. P. *et al.* [2013], *La ciudad paseable, Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*, CEDEX, Madrid.

FÉLIX, M. R. [2012], *Gestão da Mobilidade em Bicicleta, necessidades, fatores de preferência e ferramentas de suporte ao planeamento e gestão de redes*. O caso de Lisboa, Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Engenharia do Território. IST, Lisboa.

FERREIRA, N. *et al.* [2008], *Manual Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*, INTERREG III, UPC

GARCÍA-PALOMARES, J.C. *et al.* [2013], *Walking accessibility to public transport: an analysis based on microdata and GIS, Environment and Planning B: Planning and Design*

GEHL J., [2017], *A vida entre Edifícios, usando o espaço público*, Ed. Tigre de papel, Lisboa.

GEHL J. *et al.* [2006], *New City Life*, The Danish Architectural Press,

HEYDON, R. *et al.* [2014], *Making Space for Cycling, A guide for new developments and street renewals*, Second edition, Published by Cyclenation, Londres, Reino Unido.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, I.P. [2009], *Plano da Intermodalidade nos Transportes Terrestres de Passageiros*.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, I.P. [2011], *Pacote da Mobilidade – Território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade: Acalmia de Tráfego, Zonas 30 e Zonas Residenciais ou de Coexistência*, Coleção de brochuras técnicas / temáticas.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, I.P. [2011], *Pacote da Mobilidade – Território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade: Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes*, Coleção de brochuras técnicas / temáticas.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, I.P. [2011], *Pacote da Mobilidade – Território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade: Interfaces de Transporte de Passageiros*, Coleção de Brochuras Técnicas / Temáticas.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TERRESTRES, I.P., GABINETE DE PLANEAMENTO, INOVAÇÃO E AVALIAÇÃO [2012], *Ciclando, Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves*, 2013-2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. [1998], *Manual de Procedimentos da Construção da BGRI 2001*, Gabinete dos Censos 2001, Núcleo de Cartografia.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. [2001], *Recenseamento Geral da População e Habitação*.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. [2011], *Estatísticas dos Transportes 2011*, Edição 2012.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. [2012], *Censos 2011 Resultados Definitivos – Portugal*.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. [2012], *Censos 2011 Resultados Definitivos – Região do Algarve*

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. [2018], *Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa 2017*, Lisboa.

LING, A. [2017], *Guia de Gestão Urbana*, Ed. Bei, São Paulo

LODA, MIRELLA et al. [2015], *Herat Sustainable Urban Mobility Plan*, LAGES – Laboratorio di Geografia Sociale, Università Degli Studi di Firenze, Ed. Polistampa, Firenze.

LÓPEZ, F. A. [2010], *Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados*, Secretaria General Técnica, Centro de Publicaciones, Ministerio de Vivienda, Madrid.

LOSANTOS, A. [2008], *Urban Landscape*, Loft Publications, Barcelona.

MAGALHÃES, M. R. et al. [2007], *Estrutura Ecológica da Paisagem*, Lisboa: ISA Press.

MARTIN, A. [2002], *Cuadernos Uned – Ciudad, Transporte y Territorio*, Universidad Nacional de Educación a Distancia.

MARTINEZ, A. [2016], *Accesos Urbanos, Escenarios de oportunidade*, Ed. UPV, València

MENDES, S. [2017], *Processos de Reconversão de Áreas Urbanas de Génese Ilegal – Qualificação de uma Área Urbana de Génese Ilegal no Município de Odivelas*, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, Lisboa.

MICHEL, J.M. [2014], *Extension du Domaine de L'Urbanisme*, Éditions Parenthèses.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT [2012], *Impulser La Ville – Palmarès des Jeunes Urbanistes*, Éditions Parenthèses.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA [2003], *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*, Lisboa.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA - Peti 3+ - *Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas: Horizonte 2014-2020*, Lisboa.

MINNESOTA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION [1992], *Plan B, The Comprehensive State Bicycle Plan for Minnesota*, Minnesota, Estados Unidos da América.

MONTEYS, X. [2017], *La calle y la casa, Urbanismo de interiores*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona.

MONTI, A. (Coord.) [2016], *Joint Action Plan, Development of Regional Clusters for Research and Implementation of Environment Friendly Urban Logistics and Its*, Ed. T3, EU

MPT [2010], *Plano Local de Promoção da Acessibilidade do Município de Odivelas*.

MUBI - ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA [2012], *Novo conceito de circulação: Eixo Avenida da Liberdade /Marquês de Pombal, Contributo para a consulta pública*, Lisboa.

PEREIRA, M. et al. [2002], *Logística Urbana – Conceito inovador na gestão dos fluxos de bens e serviços*, Universidade Nova de Lisboa.

PICKETT, S. et al. [2001], *Urban Ecological Systems: Linking Terrestrial Ecological, Physical and Socioeconomic Components of Metropolitan Areas*, Annu. Rev. Ecol. Syst.

PORTAS, N. et al. [2003], *Políticas Urbanas, Tendências, estratégias e oportunidades*, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

PORTAS, N. et al. [2011], *Políticas Urbanas II Transformações, Regulação e Projectos*, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

RAMOS, J. (Coord.) [2007], *Desenvolvimento Sustentável e Inovação (Seminários)*, Ed. IST Press, Lisboa.

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL [2012], *Diretório da Rede – 2014*, Lisboa.

REDE NACIONAL DE CIDADES E VILAS COM MOBILIDADE PARA TODOS [2008], *Desenho Urbano e Mobilidade para Todos*, Edições APPLA.

ROSA, M. L. [2013], *Micro, Planejamento, Práticas Urbanas Criativas*, Ed. Cultura, São Paulo

SALGUEIRO, T. B. [2001] *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Celta Editora, Oeiras.

SALGUEIRO, T. B. [2005]: *Paisagens Urbanas - Geografia de Portugal - Sociedade, Paisagens e Cidades*, volume 2, Círculo de Leitores, Lisboa.

SANTOS, A. (Coord.) [2009], *Plano Estratégico de Mobilidade da Cidade de Penafiel*, Ed. Invulgar, Penafiel.

SECO, A. et al. [2008], *Acalmia de Tráfego, volume 10, Manual do Planeamento de Acessibilidades e Transportes*, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.

SECRETARIADO NACIONAL DE REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA [2007], *Guia de Acessibilidade e Mobilidade para Todos*, Porto.

SILVA, P. R. [2018] *Do fim do mundo ao princípio da rua: Planos de mobilidade urbana sustentável da 3ª geração*, Redes de Cidades e Vilas de Excelência, Porto.

SMETS, M. [2017], *Passages, Espaces de Transition Pour la Ville du 21e Siecle*, Actar Publishers, Barcelona

- SOULIER, N. [2012], *Reconquérir Les Rues Exemples à Travers Le Monde Et Pistes D'Actions*, Ed. Ulmer, São Paulo
- SOLA-MORALES I. [2002], *Territorios*, Gustavo Gili, Barcelona.
- STROHBACH, M. et al. [2012], *The carbon footprint of urban green space—A life cycle approach*, Landscape and Urban Planning 104.
- STUSSI, R. et al. [2011], *Acessibilidade, Mobilidade e Logística Urbana*, Série Política de Cidades – 6, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.
- TAGLIAFERRI, M. [2008], *Parking*, Ed. Arti Grafiche Dial, Italy
- TABOADA, C. [2006], *Introdução aos processos logísticos*, Curitiba.
- TELES, P. [2005], *Os Territórios (Sociais) da Mobilidade – Um Desafio para a Área Metropolitana do Porto*, Edições Lugar do Plano, Aveiro.
- TELES, P. [2009], *Cidades de desejo entre desenhos de cidades: boas práticas de desenho urbano e design inclusivo*, Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, Porto.
- TELES, P. [2014], *A Cidades das (i)mobilidades – Manual Técnico de Acessibilidades e Mobilidade para Todos*, mobilidade e planeamento do território, Porto.
- TELES, P. [2019], *A Cidades das Bicicletas – A gramática para o desenho das cidades cicláveis*, Porto.
- TRANSITEC PORTUGAL [2009], *Estudo Prospectivo da Mobilidade no Concelho de Odivelas*, Relatório Final.
- TRANSPORTATION RESEARCH BOARD OF THE NATIONAL ACADEMIES [2010], *Highway Capacity Manual 2010*, Washington, D.C.
- TROTTEBERG, P. [2014], *Community Board 10 Bike Route Projects: 6th Avenue, 68th Street, 72nd Street, Ft Hamilton Pkwy and Marine Avenue*, New York City Department of Transportation.
- TROTTEBERG, P. [2014], *Protected Bicycle Lanes in NYC*, New York City Department of Transportation.
- U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION [2006], *Federal Highway Administration University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation, Lesson 1: The Need for Bicycle and Pedestrian Mobility*, Washington, DC.
- VEITH, G. et al. [2011], *Cycling Aspects of Austroads Guides*, Austroads Ltd., Sydney, Austrália.

VUCHIC, V. [2005] *Urban Transit – Operations, Planning and Economics*, John Wiley & Sons Inc, New York.

WALKER, L. *et al.* [2009], *Fundamentals of Bicycle Boulevard Planning and Design*, Portland, OR

Sites consultados

<https://www.cm-odivelas.pt/>

<http://www.uf-ramadaecanecas.pt/>

<https://uf-povoaoalival.pt/>

<http://jf-pontinhafamoes.pt/>

https://www.dgterritorio.pt/sistemas_de_informacao/snit/igt_em_vigor__snit_/acesso_simples/

<https://www.electromaps.com>

<https://www.epomm.eu/tems/>

<https://www.gee.gov.pt>

<http://www.base.gov.pt/Base/pt>

<https://www.ine.pt>

<https://www.infraestruturasdeportugal.pt>

<https://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihru/>

<https://www.mobie.com>

https://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=28027

https://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/aru_vermais.html

<https://www.portugal2030.pt/>

<https://www.stradaoutlet.pt>

<https://www.vtpti.org>

JANEIRO 2020

