

# RELATÓRIO DE OBJECTIVOS E CONCEITO DE INTERVENÇÃO

Município de Arcos de Valdevez





## Índice

1.	Introdução.....	3
2.	Conceito e objectivos específicos de intervenção .....	5
2.1.	Resumo do diagnóstico .....	5
2.1.1.	Acessibilidade global .....	6
2.1.2.	Transportes públicos .....	6
2.1.3.	Estacionamento .....	8
2.1.4.	Modos suaves .....	8
2.2.	Opções estratégicas da Câmara Municipal .....	10
2.3.	Conceito de intervenção .....	11
2.4.	Objectivos Específicos Prioritários e Respectivas Acções.....	17

## Índice de Quadros

Quadro 1 - Deslocações intra-concelhias vs Modos de transporte .....	9
Quadro 2 - Matriz Estratégia-Diagnóstico.....	12

## Índice de Figuras

Figura 1 - Esquema conceptual da metodologia de uma intervenção.....	5
Figura 2 - Arruamentos pedonais onde se prevê a colocação de uma cobertura.....	14
Figura 3 - Localização dos arruamentos pedonais com cobertura (previstos) na área central.....	15
Figura 4 - Rede viária existente e proposta para a área de estudo (PU) .....	16



## 1. Introdução

O plano de mobilidade sustentável do município de Arcos de Valdevez incide sobre o seu principal aglomerado urbano localizado no centro geográfico do concelho, composto pelas freguesias de Arcos de Valdevez (Salvador), Arcos de Valdevez (São Paio), Giela, Guilhadeses, Parada e Vila Fonche, que representa uma área de aproximadamente 3,5 km<sup>2</sup>, de um total de cerca de 450 km<sup>2</sup> correspondente à área das 51 freguesias do município.

Na fase de diagnóstico, realizou-se o levantamento e caracterização estrutural e funcional da situação existente relativa à oferta, à procura e à respectiva adequação entre estas. Assim, as principais condicionantes à evolução da mobilidade, dos diversos subsistemas do sistema global de transportes, relativos aos diferentes modos de transporte motorizados e suaves, foram identificadas através da interpretação do funcionamento e conhecimento dos principais aspectos relacionados com os seguintes temas:

- rede viária do município e da área de estudo (âmbito urbano);
- rede de Transportes Rodoviários Colectivos;
- sistema de estacionamento;
- rede relativa aos modos suaves: pedonal e ciclável.

Neste relatório apresentam-se as principais conclusões da segunda fase do trabalho, relativa à definição dos objectivos e conceito de intervenção em termos de mobilidade, da área mencionada anteriormente, através da caracterização e definição dos principais objectivos de futuras intervenções, do conceito multimodal de deslocações e das acções prioritárias de intervenção, tendo em consideração os resultados do diagnóstico e das principais condicionantes à evolução da mobilidade na área de estudo.

A definição do conceito e objectivos específicos a alcançar devem representar as principais orientações estratégicas para a definição e desenvolvimento dos estudos de pormenor e dos estudos prévios relativos à organização das deslocações, referentes aos diversos modos de transporte motorizados, assim como aos modos suaves, inerentes à elaboração do relatório de propostas de intervenção dos planos de mobilidade. Para além disso, estes devem servir de base para a identificação das principais medidas a tomar no domínio do planeamento e gestão urbanística que tendam a favorecer o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável integrada na área de estudo considerada.



A equipa do Plano é constituída pelos especialistas do C-TAC: Centro de Transportes, Ambiente e Construção da Universidade do Minho, a saber:

- Prof. José F. G. Mendes, coordenador
- Mestre Paulo Ribeiro, especialista em Transportes e Mobilidade
- Mestre Lúcia Silva, especialista em Ambiente Urbano
- Arq. André Fontes, especialista em Urbanismo

e, pela equipa da Câmara Municipal de Arcos de Valdevez, liderada pelo Arq. Carlos Machado, que presta colaboração necessária e respectiva análise dos assuntos que são apresentados neste relatório.



## 2. Conceito e objectivos específicos de intervenção

A metodologia para uma proposta de intervenção no sentido de se obter um sistema de transporte mais sustentável terá por base o diagrama seguinte:

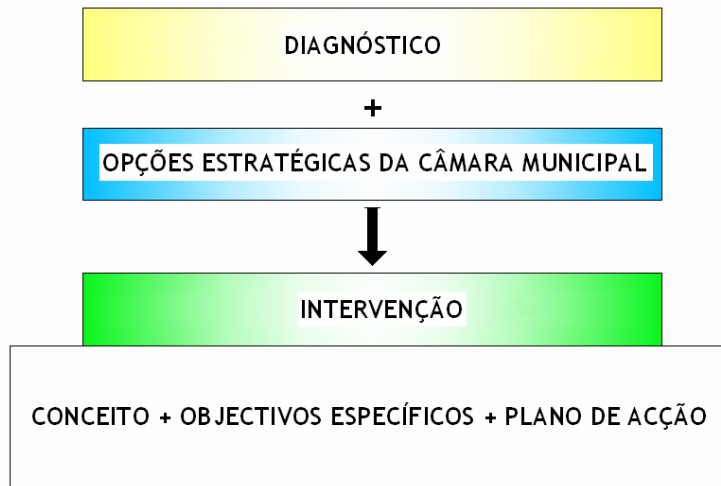


Figura 1 - Esquema conceptual da metodologia de uma intervenção

De acordo com a figura anterior, qualquer proposta de intervenção deve ser regida por um conjunto de conceitos, objectivos e acções, devidamente fundamentados em diagnósticos das situações existentes, assim como em orientações estratégicas das entidades responsáveis pelas respectivas intervenções.

### 2.1. Resumo do diagnóstico

Neste ponto serão apresentados de uma forma resumida os principais aspectos levantados na fase de diagnóstico relativos à oferta e procura de transporte na área de estudo. Assim, com o objectivo de promover um exercício de intermodalidade do sistema de transportes e a respectiva orientação para um desenvolvimento sustentável do mesmo e da própria área no geral, serão caracterizados os seguintes temas:

- Acessibilidade global;
- Transportes públicos;
- Estacionamento;
- Modos suaves.



### 2.1.1. Acessibilidade global

A área de estudo é servida por um conjunto de estradas nacionais, mais propriamente a Estrada Nacional (EN) 101 e a EN 303, e pelo Itinerário Complementar (IC 28), observando-se que o município não apresenta qualquer estrada pertencente à Rede de Estradas Regionais nem à Rede de Itinerários Principais.

Algumas medidas estão previstas para proteger a qualidade do ambiente urbano do centro da Vila de Arcos de Valdevez em relação ao tráfego de atravessamento, sem que os cidadãos que pretendam deslocar-se a esse local, para realizarem diversos tipos de actividades, percam condições de acessibilidade.

Dentro do conjunto de estradas que servem a área do Plano de Urbanização (PU) destaca-se a EN 101, que se assume como a principal responsável pela canalização do tráfego que atravessa a sede do concelho, inclusive o seu centro histórico e para a qual já se encontra prevista uma via alternativa, que será a Variante à EN 101. No entanto, por motivos ambientais numa extensão muito reduzida do seu traçado esta Variante, embora prevista, não foi ainda construída. Este entrave tem-se prolongado no tempo e constitui um dos principais problemas para se promover uma mobilidade urbana mais sustentável nesta área.

Por outro lado, a rede viária urbana do concelho de Arcos de Valdevez apresenta alguns problemas funcionais e estruturais em especial na área do PU, verificando-se que esta área possui malha viária pouco regular, assente num conjunto de vias estruturantes, que são a EN101 e a 303. Assim, para a área de estudo está prevista a reorganização da rede viária existente, especialmente para as freguesias de Parada e Vila Fonche, localizadas a Norte, através de reconstruções, ou novas construções de arruamentos, permitindo dessa forma, no futuro, tornar mais funcional e eficiente a mobilidade naquela zona de expansão urbana da Vila.

### 2.1.2. Transportes públicos

De entre os diversos modos de transporte públicos existentes, a Vila de Arcos de Valdevez é apenas servida por transportes rodoviários colectivos de administração privada e serviço público.



Em relação aos transportes colectivos, é possível concluir que não existe um serviço de carreiras urbanas, sendo o transporte urbano assegurado pelo serviço de âmbito mais local entre as freguesias do concelho e a sede do concelho.

No concelho de Arcos de Valdevez prestam serviços alguns operadores de Transporte Colectivo, sendo possível destacar a empresa de transportes colectivos - Salvador, com sede no município de Arcos de Valdevez, representando uma das maiores empresas de TC da região, com uma frota de 45 autocarros com idade média elevada (superior a 10 anos), explorando um total de 20 carreiras. Salienta-se o facto do material circulante não ser recente, nem possuir aspecto exterior cuidado e aprazível.

Em termos de infra-estruturas associadas ao transporte colectivo rodoviário, destaca-se o Centro Coordenador de Transportes de Arcos de Valdevez, situado a Norte do PU, apresentando uma boa adequação à procura potencial, ou seja próximo do grande pólo escolar da Vila, dado que na actualidade é reconhecida a tendência da utilização do transporte colectivo ser, maioritariamente, realizada por estudantes. Importa destacar que o maior volume de viagens do concelho refere-se a viagens intra-concelhias, e destas o transporte colectivo assume um papel importante, representando em 2001 cerca de 40% do volume total de viagens para a população escolar, já para a população activa residente, a percentagem do total das viagens é muito baixa, sendo inferior a 20%.

Por outro lado, associado ao Centro Coordenador de Transportes, existe um conjunto de paragens no interior da área de estudo que permite garantir um bom grau de cobertura espacial do TC, em quase toda a área de estudo, excepto nas freguesias de Parada e Giela, verificando-se que em relação a esta última, as paragens mais próximas estão localizadas no outro lado do Rio Vez.

Na avaliação do TC pelos utentes destacam-se como aspectos mais negativos destacam-se as condições das paragens em termos de conforto e comodidade, a frequência e adequação dos horários às necessidades dos utentes, a qualidade do material circulante e a limpeza. Todos estes factores associados à competição com o transporte individual, tornam mais difícil o processo de atracção de mais utentes para este modo de transporte, que é, sem margem de dúvida mais sustentável do que o automóvel particular.



### 2.1.3. Estacionamento

Não foram observados grandes problemas de estacionamento, verificando-se que este é praticamente isento de pagamento em toda a vila, quer na via pública, quer em parque, excepto na zona central onde, por questões relacionadas com a rotatividade do estacionamento associada ao tipo de actividades que aí decorrem, de modo a potenciar o estacionamento de curta duração em detrimento do de longa duração.

Tendo em atenção os valores levantados pode-se concluir que o estacionamento em Parque representa cerca de 50% do estacionamento observado na Via Pública, sendo 96% da oferta de lugares isenta de pagamento. Na via pública, também se observa uma proporção semelhante à referida anteriormente, com cerca de 15% do estacionamento sujeito a pagamento.

Os valores de estacionamento sujeito a pagamento, quer na via pública, quer em parque, representam menos de 10% da oferta de estacionamento, pelo que se conclui que o uso desta medida de gestão é aplicada muito circunstancialmente, especialmente para promover a rotatividade do estacionamento em determinados locais. Deste modo, são muito poucos os locais onde existe estacionamento pago na área do PU, sendo de destacar que existe um único parque pago, que se situa junto ao mercado e possui uma capacidade muito baixa de apenas 26 lugares.

Em relação ao estacionamento abusivo, salienta-se que este é esporádico e não representa grandes problemas na área central da Vila, quer para a circulação do tráfego, quer em relação ao serviço de transportes colectivos.

### 2.1.4. Modos suaves

Dos modos suaves, andar de bicicleta (ciclável) e andar a pé (pedonal), verifica-se que o modo ciclável é apenas utilizado para efeitos de lazer e apresenta pouquíssimo impacto nos padrões de mobilidade dos arcuenses. Por outro lado, o modo pedonal assume alguma relevância nas deslocações escolares e da população activa residente, conforme é possível observar no quadro seguinte. No entanto, a utilização do modo pedonal tem perdido alguma importância no período entre 1991 e 2001, em detrimento do transporte individual que tem conseguido captar cada vez mais adeptos.



Quadro 1 - Deslocações intra-concelhias vs Modos de transporte

(Fonte: INE, Recenseamento Geral da População 1991 e 2001)

Deslocações Intra-concelhias	População residente			
	Estudante		Activa	
	1991	2001	1991	2001
A pé (%)	42	35	77	44
Automóvel privado (%)	9	18	11	35

Em relação aos principais percursos pedonais constata-se que estes se realizam sobretudo em torno da EN101, aproveitando por um lado a qualidade paisagística que o Rio Vez oferece e, por outro, um conjunto de equipamentos que nunca se encontram a mais de 500 metros desse eixo viário.

Para além deste percurso, é de salientar a existência de uma série de arruamentos pedonais com qualidade estética na zona de interesse cultural da área de estudo (incluindo o centro histórico, a zona de Salvador e S. Bento), que de certa forma acabam por beneficiar e atrair mais pessoas a realizar os seus percursos a pé, em vez de utilizarem outros modos de transporte.

Por outro lado, não existe uma rede ciclável na vila, nem um conjunto de ciclovias, devido a problemas de conectividade associadas à orografia do terreno. No entanto, sugere-se que sejam avaliadas todas as condições que os arruamentos oferecem ao modo de transporte pedonal e, se possível, que se associe à rede dos principais percursos pedonais uma rede de ciclovias, sobretudo quando for construída a Variante à EN101.

De acordo com os dados do quadro anterior, é possível concluir que houve um certo retrocesso na procura da sustentabilidade, fruto do desenvolvimento socio-económico da população portuguesa em geral, que passa a utilizar de forma sistemática o veículo particular em quase todas as suas deslocações diárias. Da análise dos valores obtidos, é possível concluir que andar a pé não é uma realidade desconhecida dos arcuenses, sendo no passado, para viagens de curta distância, o modo largamente mais utilizado. Deste modo, um dos vectores a explorar na procura de políticas de mobilidade mais sustentáveis é a maior utilização do modo pedonal.



## 2.2. Opções estratégicas da Câmara Municipal

De acordo com os pressupostos da sustentabilidade aplicados à definição de políticas de desenvolvimento dos actuais sistemas de transporte, as entidades responsáveis da Câmara Municipal de Arcos de Valdevez apresentam, como vector fundamental de orientação de políticas de transportes, o melhoramento das condições de mobilidade e acessibilidade dos peões e dos utilizadores de transportes rodoviários colectivos, tentando organizar e conciliar o sistema global de transportes, de modo a garantir um reforço da viabilidade e vitalidade da zona central da área afectada ao Plano de Urbanização.

Outra das estratégias passa pela manutenção e implantação de soluções de mobilidade diversificadas e inovadoras, explorando a intermodalidade entre meios mais convencionais, como é o caso do transporte rodoviário e os modos suaves, para além do já existente Centro Coordenador de Transportes.

Prevê-se também a introdução de uma política de estacionamento e de circulação concertada com os padrões actuais de desenvolvimento urbano sustentável apoiada em vectores de reforço da centralidade da zona central da vila de Arcos de Valdevez, com o objectivo de garantir o desenvolvimento socio-económico dessa área, afectado negativamente pelo atravessamento de fluxos de tráfego pesado de mercadorias associado à indústria da extracção mineral (pedreiras), segundo o eixo rodoviário (EN 101) principal da Vila.

Por outro lado, pretende-se eliminar os problemas relativos ao tráfego de atravessamento que circula na EN 101 através da construção de uma Variante à EN 101, que embora já tenha sido projectada, não passa à fase de construção devido a um entrave de carácter ambiental numa pequena extensão dessa Variante, localizado na Quinta da Coutada a Norte do Plano de Urbanização.

Finalmente, importa melhorar a qualidade da acessibilidade e mobilidade para todos os utentes do espaço público, assegurando a democratização do espaço urbano da vila e reforçando o importante papel que o modo pedonal assume nas principais deslocações na área urbana em estudo e nas freguesias limítrofes. Este facto será ainda mais importante quando a Variante à EN 101 for construída, permitindo dessa forma adoptar políticas mais sustentáveis na zona do centro da área de estudo, uma vez que conduzirá à transformação da EN101 num arruamento urbano. Deste modo, pretende-se fortalecer a ligação da zona histórica da Vila de Arcos de



Valdevez ao rio Vez, garantindo, conseqüentemente, melhorias significativas na qualidade do ambiente urbano desse espaço e uma maior valorização do património natural existente no local.

### 2.3. Conceito de intervenção

O conceito de intervenção deve ser definido e caracterizado de acordo com as especificidades do sistema de transportes associado às principais deslocações, ou viagens diárias, tendo em vista a optimização da utilização dos vários modos de transporte, em função das suas vocações e dos objectivos de melhoria do ambiente urbano e de redução dos impactes ambientais, nomeadamente os que se relacionam com a qualidade do ar e do ambiente acústico, ou seja, que encerram fenómenos de intermodalidade e promoção da utilização dos modos de transporte suaves.

O conceito de intervenção deve abordar, de forma integrada e complementar, as principais questões relacionadas com o funcionamento do sistema de transportes, tais como a:

- rede viária, a sua hierarquia e legibilidade;
- oferta de transportes colectivos e a sua articulação multimodal;
- política de estacionamento;
- circulação dos modos suaves (peões e bicicletas).

Por outro lado, a definição do conceito deve ainda dar indicações quanto às questões urbanísticas fundamentais que podem condicionar ou favorecer a aplicação de medidas que proporcionem uma mobilidade mais sustentável.

Para o efeito, foi desenvolvida uma matriz Estratégia - Diagnóstico, onde é possível cruzar os temas que caracterizam o sistema de transportes com as estratégias preconizadas pela Câmara Municipal, conforme o quadro seguinte, e definir qual a importância da relação existente entre os temas definidos e o cumprimento das opções estratégicas.



Quadro 2 - Matriz Estratégia-Diagnóstico

	Acessibilidade Global	Transporte Público	Estacionamento	Modos Suaves
Reforçar a infra-estrutura associada às actividades realizadas pelos peões				
Eliminar o tráfego de atravessamento da EN101				
Melhorar a viabilidade e vitalidade do centro da Vila				
Melhoria das condições do transporte público colectivo em toda a área de estudo				
Potenciar a utilização do modo ciclável entre aglomerados urbanos vizinhos				
Correlação primária		Correlação secundária		

Da análise da matriz anterior, foi possível estabelecer dois importantes conceitos de intervenção a aplicar em futuras propostas de intervenção no sistema de transportes da zona central do Plano de Urbanização da Vila de Arcos de Valdevez, com o intuito de se obterem padrões de mobilidade mais sustentáveis para essa área, que resultam em:

- potenciar a utilização do modo pedonal nas principais deslocações das pessoas em meio urbano, reforçando um conjunto de infra-estruturas e equipamentos a ele associadas, como por exemplo a requalificação do ambiente urbano do espaço de circulação dos peões, bem como das principais infra-estruturas de apoio ao serviço de transportes colectivos;
- eliminar o tráfego de atravessamento, especialmente o tráfego pesado de mercadorias associado à extracção de material das pedreiras situadas a Norte do centro da Vila, através da construção de uma Variante à Estrada Nacional 101, permitindo melhorar a qualidade do ambiente urbano e das condições de acessibilidade e mobilidade dos modos suaves, em especial do modo pedonal.



O sistema de transportes do município e da área urbana em estudo assenta na utilização do transporte rodoviário motorizado colectivo e individual, assim como no modo pedonal. No entanto, nos últimos tempos a utilização do veículo automóvel tem-se revelado o meio de transporte com maior capacidade para atrair utentes, devido às enormes vantagens que possui em relação aos restantes modos existentes, mesmo para viagens de curta distância.

A zona do centro histórico é particularmente sensível ao tráfego motorizado, tendo-se verificado recentemente a aplicação de medidas e políticas orientadas para o desenvolvimento sustentável da área urbana do centro da Vila dos Arcos de Valdevez, através da criação de arruamentos pedonais e a uma redução do atravessamento e poder de penetração dos veículos automóveis nessa área. Ou seja, está implícita a fomentação da utilização do transporte pedonal em detrimento do modo motorizado, numa área predominantemente comercial, envolvente a importantes equipamentos de carácter administrativo, cultural e social.

Porém, estas medidas podem enfraquecer a capacidade de atracção das principais áreas pedonais da Vila, dado que impõe sérias restrições à circulação automóvel na respectiva área envolvente. Deste modo, torna-se fulcral e estratégico que a zona do centro histórico se assuma, ainda mais, como fonte de vitalidade de toda a área do Plano de Urbanização, e consequentemente adquira maior capacidade para fomentar a utilização do modo pedonal.

A introdução do conceito de vitalidade da zona do centro histórico tem subjacente a noção de dinamismo que é necessário introduzir na área, ou seja, a necessidade de criar um espaço com características genuínas de uma urbe, geralmente associadas a espaços comerciais, lazer e convívio muito atractivos. Deste modo, aliada à vertente de vitalidade, é necessário conduzir as estratégias numa perspectiva de viabilidade da área em análise, segundo uma perspectiva socio-económica, da qual muito dependerão as actividades pedonais que aí se poderão desenvolver.

Em suma, uma expansão e consolidação da utilização do modo pedonal na Vila de Arcos de Valdevez, sobretudo para viagens de curta distância associadas à realização de diversas actividades na zona do PU, deve constar de estratégias que tenham em consideração a melhoria das infra-estruturas de apoio em relação a este modo de transporte associadas a uma política integrada de gestão de tráfego e à política global de estacionamento para a área envolvente.

Para além disso, importa considerar uma melhoria das condições das zonas de interface e dos pontos de apoio associados a intermodalidade em relação ao transporte público colectivo e



individual. A principal opção estratégica passa pela criação de um espaço “âncora”, traduzido por um conjunto de arruamentos localizados na zona do centro histórico da Vila, conforme é possível observar nas figuras seguintes, com condições físicas que possibilitem a sua utilização em qualquer altura do ano e sob diferentes tipos de condições atmosféricas. Para isso, a Câmara Municipal tem como principal estratégia a criação de um espaço coberto, na zona pedonal do centro histórico, composto pelas ruas 25 de Abril, General Norton de Matos e Cerqueira Gomes (arruamentos delineados a vermelho na Figura 2). Esta intervenção permitirá desenvolver um projecto de requalificação de todo o espaço urbano, assim como da tipologia e usos dos edifícios desses arruamentos e áreas limítrofes.

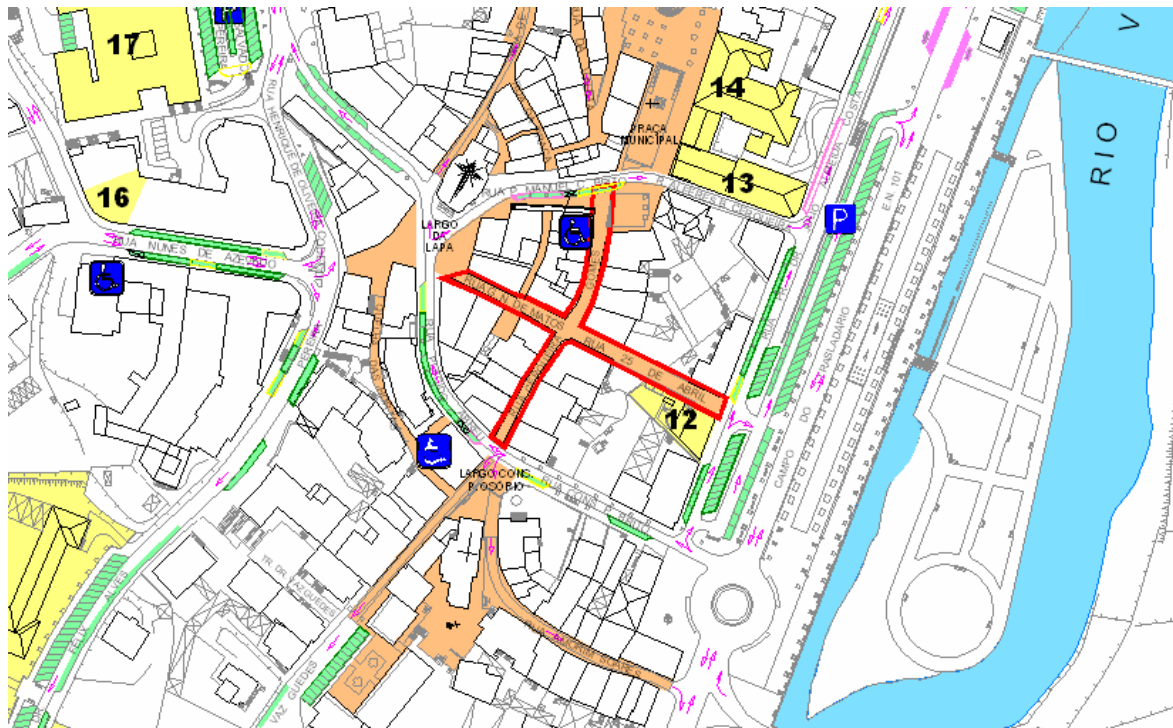


Figura 2 - Arruamentos pedonais onde se prevê a colocação de uma cobertura

Na Figura 3 é possível observar a localização da área que será sujeita à referida intervenção de requalificação associada à criação de um espaço coberto, à qual poderão ser associadas funções semelhantes às de um centro comercial. Deste modo, prevê-se a criação de um parque de estacionamento na proximidade desta área de modo a melhorar as condições de acessibilidade nessa zona central.

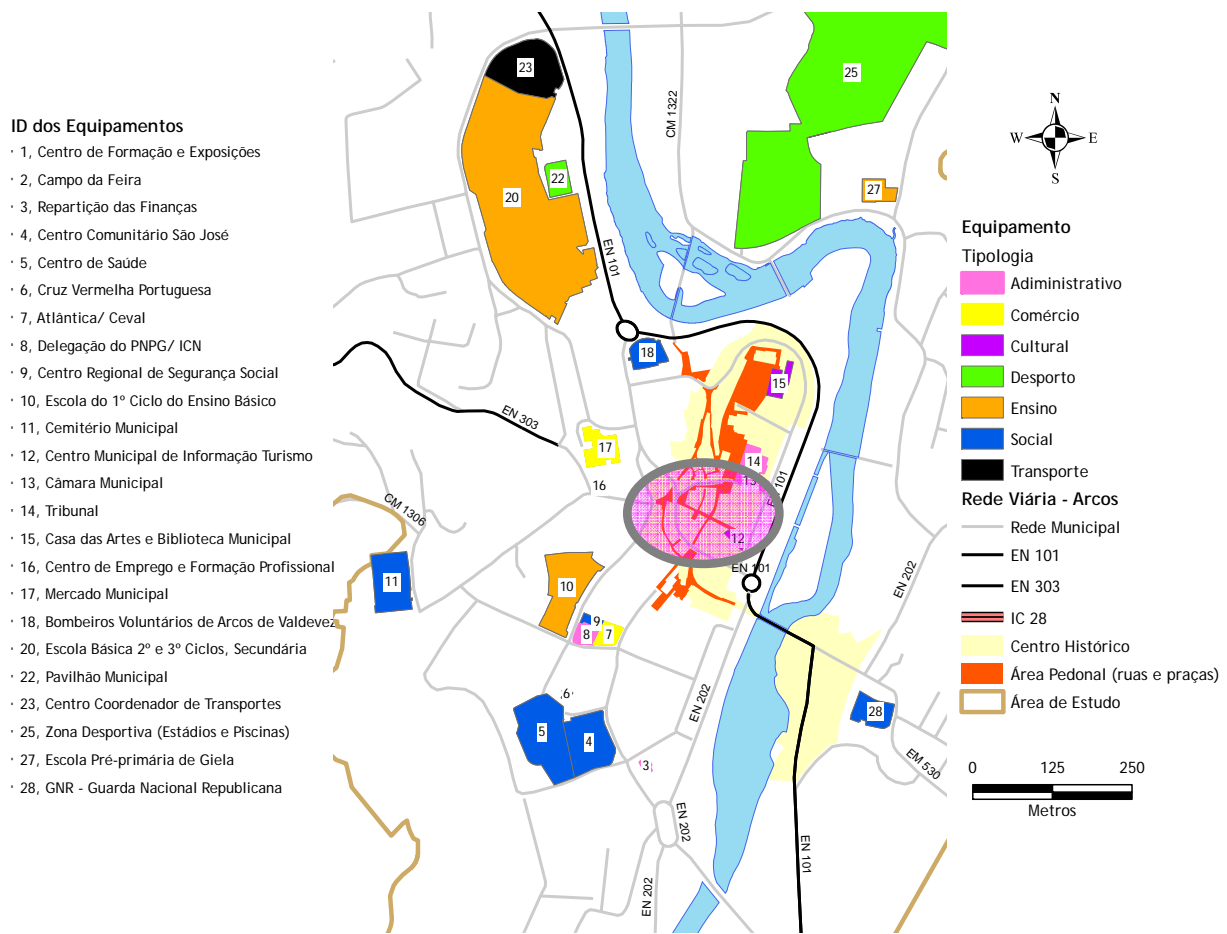


Figura 3 - Localização dos arruamentos pedonais com cobertura (previstos) na área central

Outro conceito de intervenção importante a desenvolver prende-se com a eliminação do tráfego de atravessamento da zona central da Vila de Arcos de Valdevez, sem que este facto afecte negativamente a vitalidade dessa área, através da introdução de políticas de gestão de tráfego que prejudiquem a acessibilidade e mobilidade do tráfego de carácter local.

Na figura seguinte é possível observar que a Estrada Nacional (EN)101 atravessa a zona do centro histórico. Esta estrada é considerada um dos principais elementos viários estruturante do município, com funções de canalização do tráfego pesado de atravessamento da zona do centro histórico da Vila, relativo ao transporte de mercadorias das pedreiras situadas a Norte da área do PU até ao principal eixo rodoviário da região que é o IC28, responsável pela degradação da qualidade do ambiente urbano desse local e das condições da segurança de circulação dos utentes mais vulneráveis, como é o caso dos peões.

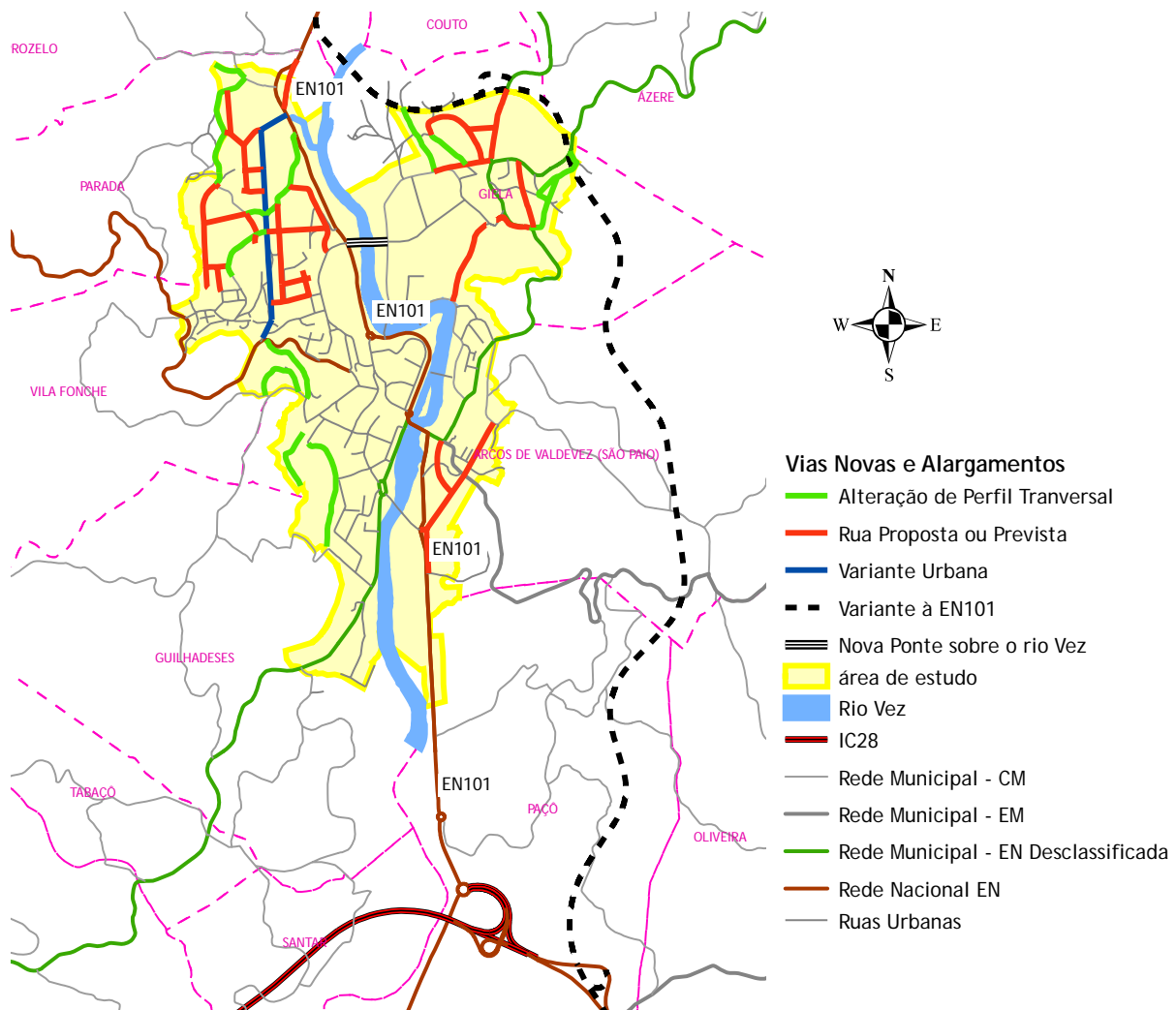


Figura 4 - Rede viária existente e proposta para a área de estudo (PU)

Importa referir que o problema do tráfego de atravessamento da EN 101 já foi identificado e já existe uma solução, que é a construção de uma Variante. Porém, devido a questões ambientais num pequeno troço que atravessa a Quinta da Coutada, a Variante ainda não foi construída, encontrando-se neste momento num impasse com implicações directas na aplicação de políticas e estratégias mais sustentáveis sobre a infra-estrutura do sistema de transportes da Vila de Arcos de Valdevez.

Por outro lado, enquanto a solução da Variante à EN101 não é desbloqueada, é necessário proceder à adopção de soluções que evitem que o tráfego de atravessamento passe pela zona central, tentando sempre que possível privilegiar a acessibilidade global e local da área central através de modos de transporte mais sustentáveis, como os modos suaves e o transporte rodoviário colectivo, em detrimento do transporte motorizado, devendo para esse efeito



garantir-se melhores condições nos interfaces entre os peões e o transporte público, ou seja, uma melhoria das condições das paragens dos autocarros, em termos físicos e de logística.

## 2.4. Objectivos Específicos Prioritários e Respectivas Acções

Tendo em conta o diagnóstico elaborado e o conceito de intervenção definido, procede-se então à identificação dos objectivos específicos prioritários a seguir, em termos de mobilidade sustentável na área de estudo da vila de Arcos de Valdevez:

A - Potenciar a utilização do modo pedonal nas principais deslocações diárias através de um aumento da vitalidade da zona do centro histórico;

B - Proteger o centro urbano da Vila em relação ao tráfego de atravessamento.

Para cada um destes Objectivos Específicos Prioritários foi identificada uma Carteira de Acções Prioritárias, a qual constitui um conjunto de opções que a Câmara Municipal poderá, se e quando entender conveniente, adoptar e, portanto, implementar. Trata-se, convém esclarecer, de um conjunto de intervenções que se consideram tecnicamente justificadas, mas cuja oportunidade de implementação depende naturalmente de diversos enquadramentos, nomeadamente as prioridades e disponibilidades orçamentais.

As Acções Prioritárias a desenvolver no âmbito do Objectivo Específico A (Potenciar a utilização do modo pedonal nas principais deslocações diárias através de um aumento da vitalidade da zona do centro histórico) são:

A1 - Reforçar a vocação pedonal do centro da vila, através da implantação de uma área de arruamentos pedonais com cobertura, de modo a garantir bons níveis de comodidade aos peões em geral no desempenho das suas actividades.

A2 - Alterar o sistema de estacionamento de modo a garantir o sucesso da implantação de uma zona pedonal coberta e evitar o aparecimento de estacionamento ilegal.



A3 - Eliminar possíveis barreiras arquitectónicas e de mobiliário urbano instaladas nos passeios em processos de reconstrução urbana, e melhorar a acessibilidade aos principais equipamentos públicos da vila para as pessoas com mobilidade reduzida.

A4 - Fortalecer a integração dos espaços verdes existentes e do rio nos principais percursos dos modos suaves.

A5 - Melhorar a infra-estrutura das paragens de transporte público colectivo na zona central da vila, nomeadamente as condições de espera, acesso e informação aos utentes.

Por último, As Acções Prioritárias a desenvolver no âmbito do Objectivo Específico B (Proteger o centro urbano da Vila em relação ao tráfego de atravessamento que circula na Estrada Nacional 101) são:

B1 - Proceder à construção da Variante à EN 101, com a maior brevidade possível, e promover a respectiva orientação do tráfego de atravessamento por esse novo eixo rodoviário.

B2 - Definir medidas alternativas de gestão de tráfego, de modo a criar percursos alternativos para o tráfego de atravessamento da área central através da rede viária existente, enquanto a Variante à EN101 não for construída.

B3 - Transformar a EN 101 num arruamento urbano com perfil transversal adequado à prática de baixas velocidades de circulação, complementado pela definição de um sistema de circulação que privilegie a utilização dos modos suaves e dos transportes públicos colectivos nessa zona, de modo a formar um espaço central mais homogéneo e seguro.

Apresenta-se de seguida o resumo dos Objectivos e Acções Prioritárias.



**OBJECTIVO ESPECÍFICO PRIORITÁRIO:**

**A - Potenciar a utilização do modo pedonal nas principais deslocações diárias através de um aumento da vitalidade da zona do centro histórico**

Cod.	Acção	Responsáveis	Orçamento indicativo	Fontes de Financiamento Possíveis	Prioridade Indicativa
A1	Reforçar a vocação pedonal do centro da vila, através da implantação de uma área de arruamentos pedonais com cobertura, de modo a garantir bons níveis de comodidade aos peões em geral no desempenho das suas actividades.	Câmara Municipal (C.M.)	a estudar	QREN (ON.2) C.M.	Alta
A2	Alterar o sistema de estacionamento de modo a garantir o sucesso da implantação de uma zona pedonal coberta e evitar o aparecimento de estacionamento ilegal.	C.M.	a estudar	C.M. Privados	Alta
A3	Eliminar possíveis barreiras arquitectónicas e de mobiliário urbano instaladas nos passeios em processos de reconstrução urbana, e melhorar a acessibilidade aos principais equipamentos públicos da vila para as pessoas com mobilidade reduzida.	C.M.	-	QREN (ON.2) C.M.	Média
A4	Fortalecer a integração dos espaços verdes existentes e do rio nos principais percursos dos modos suaves.	C.M.	-	C.M.	Média
A5	Melhorar a infra-estrutura das paragens de transporte público colectivo na zona central da vila, nomeadamente as condições de espera, acesso e informação aos utentes.	C.M. Operadores de Transportes Colectivos	até 50 K€	C.M. Operadores de Transportes Colectivos	Média

**OBJECTIVO ESPECÍFICO PRIORITÁRIO:**

**B - Proteger o centro urbano da Vila em relação ao tráfego de atravessamento**

Cod.	Acção	Responsáveis	Orçamento indicativo	Fontes de Financiamento Possíveis	Prioridade Indicativa
B1	Construção da Variante à EN 101 e promover a respectiva orientação do tráfego de atravessamento por esse novo eixo rodoviário.	C.M. Estradas de Portugal	a definir	QREN C.M. Estradas de Portugal	Alta
B2	Definir medidas alternativas de gestão de tráfego, de modo a criar percursos alternativos para o tráfego de atravessamento da área central através da rede viária existente, enquanto a Variante à EN101 não for construída.	C.M.	até 50 K€	C.M.	Alta
B3	Transformar a EN 101 num arruamento urbano com perfil transversal adequado (que integre espaço destinado aos modos suaves).	C.M.	a estudar	QREN (ON.2) C.M.	Média