

PROJECTO MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

www.fcsh.unl.pt/ide

RELATÓRIO DE OBJECTIVOS E CONCEITO DE INTERVENÇÃO

MUNICÍPIO DE OURIQUE

MAIO DE 2008

Instituto de Dinâmica do Espaço – FCSH/UNL

Av. Berna, 26 C

1069-061 Lisboa

Tel. /Fax: +351 217 908 389

E-mail: ide@fcsh.unl.pt



Co-financiado pela União
Europeia - FEDER

FICHA TÉCNICA

EQUIPA

COORDENAÇÃO

João Figueira de Sousa

EQUIPA TÉCNICA

André Fernandes

Ana Márcia Ferreira

Carlos Pita Rua

Hélder Ferreira

Ricardo Malhão

Rita Marquito

INTERLOCUTOR C. M. OURIQUE

Ana Martins

MAIO DE 2008

Instituto de Dinâmica do Espaço – FCSH/UNL

Av. Berna, 26 C

1069-061 Lisboa

Tel. /Fax: +351 217 908 389

E-mail: ide@fcs.unl.pt

ÍNDICE GERAL

| | PÁGINA |
|--|--------|
| Índice de Figuras | 4 |
| Índice de Quadros | 5 |
| | |
| Introdução | 6 |
| 1. Uma Visão para 2015 | 8 |
| 2. Análise SWOT do Sistema de Transportes | 12 |
| 3. Estratégia Sectorial | 14 |
| 3.1. Exercício de Prospectiva | 14 |
| 3.1.1. O Método | 14 |
| 3.1.2. Os Elementos Pré – Determinados | 17 |
| 3.1.3. As Incertezas Cruciais | 27 |
| 3.1.4. Os <i>Clusters</i> de Incertezas Cruciais | 37 |
| 3.1.5. Eixos de Contrastação | 38 |
| 3.1.6. Os Futuros Possíveis | 40 |
| 3.1.6.1. Matriz de Cenários | 41 |
| 3.2. Objectivos do Plano de Mobilidade Sustentável | 44 |
| 3.2.1 Explicitação do Quadro Lógico da Estratégia | 44 |
| 3.2.2. Estrutura de Objectivos e Quadro Lógico da Estratégia | 47 |
| 3.3. Orientações Estratégicas | 57 |
| 3.4. Projectos e Acções | 66 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | PÁGINA |
|---|---------------|
| Figura 1. Etapas e procedimentos metodológicos | 16 |
| Figura 2. Eixos de Contrastação | 39 |
| Figura 3. Estrutura de Indicadores do quadro Lógico da Estratégia | 46 |
| Figura 4. Objectivos Específicos do Plano de Mobilidade | 48 |
| Figura 5. Objectivos operacionais do Plano de Mobilidade Sustentável – Objectivo específico 1 | 49 |
| Figura 6. Objectivos operacionais do Plano de Mobilidade Sustentável – Objectivo específico 2 | 49 |
| Figura 7. Objectivos operacionais do Plano de Mobilidade Sustentável – Objectivo específico 3 | 50 |

ÍNDICE DE QUADROS

| | PÁGINA |
|---|--------|
| Quadro 1. Matriz SWOT do Sistema de Transportes | 13 |
| Quadro 2. Os Elementos Pré-Determinados | 27 |
| Quadro 3. As Incertezas Cruciais | 37 |
| Quadro 4. <i>Clusters</i> das Incertezas Cruciais | 38 |
| Quadro 5. Matriz de Cenários | 42 |

INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção do Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho de Ourique, enquadrado no âmbito do “Projecto Mobilidade Sustentável” promovido pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

Partindo do diagnóstico elaborado no relatório anterior, e tendo por base as duas áreas de intervenção aí definidas (um perímetro alargado correspondente ao concelho de Ourique e um perímetro urbano correspondente à Vila de Ourique), é desenvolvido um exercício de prospectiva que estabelece o enquadramento do Quadro Lógico da Estratégia do Plano de Mobilidade Sustentável, para a concretização do qual é apresentando um conjunto articulado de projectos e acções. O Relatório estrutura-se em torno dos seguintes pontos:

- Visão do Sistema de Mobilidade para o horizonte 2015
- Análise SWOT do Sistema de Transportes
- Exercício de Cenarização
- Definição dos Objectivos do Plano de Mobilidade Sustentável
- Explicitação das Orientações Estratégicas
- Identificação de Projectos e Acções

Daqui resulta que, não obstante incorporar os grandes domínios definidos na proposta metodológica da APA (objectivos específicos, conceito multimodal de deslocações e acções prioritárias), para o desenvolvimento do Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção foi adoptada uma abordagem metodológica própria, cuja explicitação precede as várias etapas ou procedimentos metodológicos deste trabalho.

A definição do conceito de intervenção apresentado neste documento contou com a participação e contributos da Câmara Municipal de Ourique e

das várias Juntas de Freguesia representadas na sessão de trabalho realizada para o efeito nas instalações da Câmara Municipal.

Após a validação da estratégia, objectivos, projectos e acções junto da Agência Portuguesa do Ambiente, Câmara Municipal de Ourique e Comissão de Acompanhamento, será elaborado o Relatório Final, que conterà “Fichas de Projecto” para cada uma das intervenções propostas, nas quais serão considerados, entre outros elementos, a caracterização técnica das intervenções, custo de execução, fontes de financiamento e calendarização.

1. UMA VISÃO PARA 2015

Um sistema de transportes que contribua para uma maior equidade no acesso a equipamentos, bens e serviços, satisfazendo as necessidades de mobilidade da população e assegurando níveis de conectividade que garantam as indispensáveis relações de complementaridade e cooperação funcional entre aglomerados urbanos, num quadro de promoção da coesão socio-económica e territorial

O sistema de mobilidade que subjaz à efectivação desta visão estratégica, e que se pretende atingir no horizonte de 2015, reunirá as seguintes características principais:

- Contribui para assegurar uma maior equidade territorial no acesso a equipamentos, bens e serviços, garantindo a igualdade de oportunidades e o direito à mobilidade que deverá assistir a todos os cidadãos.
- Implementa soluções inovadoras para responder às necessidades específicas da população, superando os problemas de mobilidade inerentes a uma oferta de serviços de transporte público baseada em serviços regulares, pouco compatíveis com os padrões de mobilidade de áreas de baixa densidade.
- Constitui um suporte às indispensáveis relações de complementaridade e cooperação funcional entre aglomerados urbanos e destes com as áreas rurais sob sua influência, requeridas para assegurar um sistema de povoamento concelhio mais equilibrado.
- É um sistema mais eficiente e portanto mais sustentável do ponto de vista ambiental, energético e financeiro, garantindo níveis de serviço mais adequados às especificidades demográficas, sociais e territoriais do concelho.

Um Olhar Sobre o Sistema de Mobilidade em 2015

É um sistema:

1. Que contribui para uma melhor articulação funcional entre aglomerados populacionais

- a)** Porque constitui um suporte às necessárias relações de complementaridade entre os aglomerados populacionais do concelho, adaptando-se às matizes relacionais que decorrem da posição destes núcleos na rede urbana concelhia
- b)** Por aumentar a conectividade entre a sede de concelho e os aglomerados urbanos de ordem inferior, melhora a articulação urbano-rural

2. Que contribui para a coesão socio-económica e territorial

- a)** Por assegurar uma cobertura territorial mais alargada, garantido níveis de acessibilidade e de permeabilidade das redes de transportes mais elevados, satisfazendo as necessidades específicas de mobilidade da população
- b)** Ao desenvolver uma oferta de serviços complementares que respondem às necessidades da procura nas áreas de baixa densidade onde o mercado (operadores de transporte) não actua, promovendo a mobilidade da população
- c)** Por promover uma maior equidade social e territorial no acesso a equipamentos, bens e serviços ao oferecer serviços de transporte que satisfazem as necessidades de deslocação dos cidadãos para a sua aquisição
- d)** Porque os níveis de serviço da rede de transporte escolar garantem que todos os alunos, independentemente do seu local de residência, auferem de condições de aprendizagem tendencialmente similares, não sendo as deslocações diárias casa-escola um obstáculo ao bom desempenho escolar

3. Planeado, que articula, no quadro de um modelo eficaz de governância do sector, os vários operadores de transportes públicos, autarquia e outras instituições que prestam serviços de transporte

- a)** Sendo a oferta planeada e estruturada de forma a articular os serviços de transporte desenvolvidos pelos operadores, autarquia (incluindo Juntas de Freguesia) e instituições com actividade em áreas específicas (e.g. social, saúde, cultura)
- b)** Na medida em que os diferentes os níveis de acessibilidade assegurados pelo sistema de transportes traduzem-se numa cobertura territorial articulada com a estrutura do sistema de povoamento
- c)** Garantindo que as intervenções no sistema de transportes (serviços e infra-estruturas) são coerentes, porque equacionadas no quadro de uma estratégia e enquadradas por objectivos que buscam a concretização de uma visão global do sistema
- d)** Assegurando-se a monitorização do sistema e a avaliação permanente dos resultados das intervenções sectoriais

4. Com níveis de segurança e de eficiência energética, ambiental e financeira que garantem a sua coerência num quadro de desenvolvimento sustentável

- a)** Os níveis de sinistralidade rodoviária reduziram-se gradualmente no território concelhio
- b)** Os modos suaves aumentaram a sua participação nas deslocações intra-urbanas e inter-urbanas, em resultado de intervenções articuladas que favoreceram a sua utilização
- c)** A melhoria dos níveis de serviço e da cobertura territorial do transporte público fomentou a transferência modal, verificando-se o aumento do peso do TP na repartição modal

- d) Foram implementadas soluções de transporte mais flexíveis que respondem às necessidades de deslocação dos vários segmentos da procura de forma mais eficiente
- e) A renovação gradual do material circulante atendeu a critérios de eficiência energética e de níveis de emissões, pelo que o desempenho energético e ambiental do sistema de transportes foi melhorado
- f) Os custos de operação dos serviços de transporte escolar foram reduzidos, fruto de um melhor planeamento da rede

2. ANÁLISE SWOT DO SECTOR DOS TRANSPORTES

A análise SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats*) do sector dos transportes seguidamente apresentada foi concebida tendo por base o diagnóstico do sistema concelhio e a visão para o sistema de transportes. Desta forma, cada factor identificado em sede de diagnóstico com influência no sistema de transportes é classificado como ponte forte, ponto fraco, ameaça ou oportunidade em função do facto de condicionar ou potenciar a concretização da visão delineada.

A análise divide-se em ambiente interno (pontos fortes e pontos fracos) e ambiente externo (oportunidades e ameaças). Os pontos fortes e pontos fracos referem-se a factores de natureza endógena (logo internos ao município), enquanto as oportunidades e ameaças respeitam a tendências ou processos exógenos passíveis de influenciar o sistema de transportes a nível concelhio.

Com efeito, as orientações estratégicas para o sistema de transportes deverão capitalizar os pontos fortes e definir intervenções que permitam mitigar e/ou suplantar os pontos fracos. Quanto ao ambiente externo, entende-se que estas orientações deverão mobilizar as oportunidades oferecidas pelo macro-contexto e criar condições para que as ameaças não se concretizem, ou, no caso da sua ocorrência, delineando medidas e acções profiláticas que atenuem os seus efeitos potenciais no desempenho do sistema de transportes.

A análise do sistema de transportes teve por base esta abordagem, da qual resultou a matriz seguinte:

Quadro 1. Matriz SWOT do Sistema de Transportes

| Pontos Fortes | Pontos Fracos | Oportunidades | Ameaças |
|---|--|---|---|
| Predomínio das deslocações intra-concelhias | Aumento do peso do transporte individual na repartição modal | Melhorar a qualidade e cobertura do sistema de transportes público, de forma a aumentar a acessibilidade aos serviços e atrair utilizadores | Manutenção ou agravamento do índice de sinistralidade caso os pontos negros não sejam corrigidos |
| Predomínio do modo pedonal nas deslocações por motivo de trabalho e estudo | O elevado crescimento da taxa de motorização, pode ser indicador do facto de o sistema de transportes públicos, não ter capacidade para atrair passageiros | Disponibilidade de fundos do QREN, orientados para a inovação, tecnologias, acessibilidades, segurança e gestão do espaço público | Tendência de despovoamento do território concelhio |
| Rede de transportes escolares com serviços assegurados directa e indirectamente pela autarquia, que satisfazem as necessidades de deslocação da população escolar | Elevado índice de gravidade de acidentes no contexto regional (2005) e sinistralidade rodoviária elevada no IC1 | Potencial de promoção dos modos suaves | Maior pressão sobre os transportes escolares em resultado do reordenamento e consequente encerramento de escolas |
| Predomínio das deslocações de curta duração (até 15 minutos) | Declínio do modo pedonal nas deslocações por motivo de trabalho/estudo, ainda que mantendo-se como o modo mais utilizado | Implementação do Projecto de Sinalização Turística | Falta da disponibilidade do operador de transportes públicos rodoviários para melhorar os níveis de serviço |
| Boa cobertura do território concelhio pela rede rodoviária fundamental e complementar | Perda de competitividade do TP rodoviário de passageiros na captação de novos utilizadores nas deslocações por motivo de trabalho e estudo | Maior atractividade do transporte público de passageiros conseguida pela reestruturação da oferta | Não implementação de uma estratégia regional para a mobilidade em áreas rurais de baixa densidade |
| Existência de serviços ferroviários Intercidades (Linha do Sul) e Regional (Linha do Sul e Alentejo) | Existência de condicionantes no acesso a edifícios públicos e à mobilidade no espaço público | | Aumento da utilização do TI, com consequentes custos económicos associados: custos operacionais, sinistralidade, emissões de poluentes |
| Oferta de serviços de transporte rodoviário expresso | Inexistência de infra-estruturas pedonais nos principais percursos pedonais inter-urbanos | | Inadequação legislativa e falta de resposta institucional às especificidades do sistema de transportes em áreas rurais de baixa densidade |
| Reduzida distância-tempo (inferior a 20 minutos) de grande parte do território concelhio relativamente à sede de concelho | Baixo nível de serviço dos transportes públicos rodoviários à escala intra-concelhia | | |
| | Elevado custo e complexidade do transporte escolar, com duração elevada de alguns circuitos de transporte escolar, interferindo com as actividades escolares | | |
| | Desadequação da sinalização rodoviária e turística | | |
| | Prevalência de sectores do território concelhio com fraca acessibilidade | | |
| | Inexistência de pistas cicláveis | | |

3. ESTRATÉGIA SECTORIAL

3.1. EXERCÍCIO DE PROSPECTIVA

3.1.1. O MÉTODO

O exercício de prospectiva, apresentado neste ponto, tem como objectivo a construção de uma estratégia para o sector dos transportes no município de Ourique para o horizonte 2008-2015. Metodologicamente, este exercício desenvolve-se em duas grandes etapas.

Num primeiro momento elabora-se um exercício de prospectiva, com qual se preconiza a definição de um cenário de referência para o sector dos transportes. O racional deste procedimento metodológico é o seguinte: planejar consiste em determinar, face a um conjunto de incertezas futuras, quais serão as acções que melhor poderão responder às variações antecipáveis, assegurando a concretização da Visão. Trata-se, pois, de estabelecer um quadro de referência que se considera de elevada probabilidade de ocorrência (desde que as políticas de fronteira com o sector sigam no mesmo sentido).

Isto é, o futuro do sistema poderá assumir diferentes estados a partir de uma situação inicial, consoante os factores e o modo como estes irão influenciar o sistema. Ainda assim, é possível elaborar exercícios de prospectiva onde os factores que influenciam o sistema são ordenados em função do seu campo de influência, para além da sua ocorrência e modo de actuação, permitindo definir cenários de intervenção que possibilitem a tomada de decisões, que devidamente fundamentadas serão as mais correctas, tendo como objectivo a obtenção da situação desejada.

O exercício de cenarização desenvolvido no âmbito do presente estudo baseou-se nas seguintes etapas:

- **Definição do Foco Estratégico** – o foco estratégico constituiu-se como o quadro orientador do exercício de cenarização. Na prática, traduz-se na formulação de uma questão à qual os cenários deverão responder. No âmbito do presente estudo, definiu-se o seguinte foco estratégico:

Como será o concelho de Ourique em 2015? Que desafios se colocam à afirmação de um sistema de transportes eficiente e que responda às necessidades da procura?

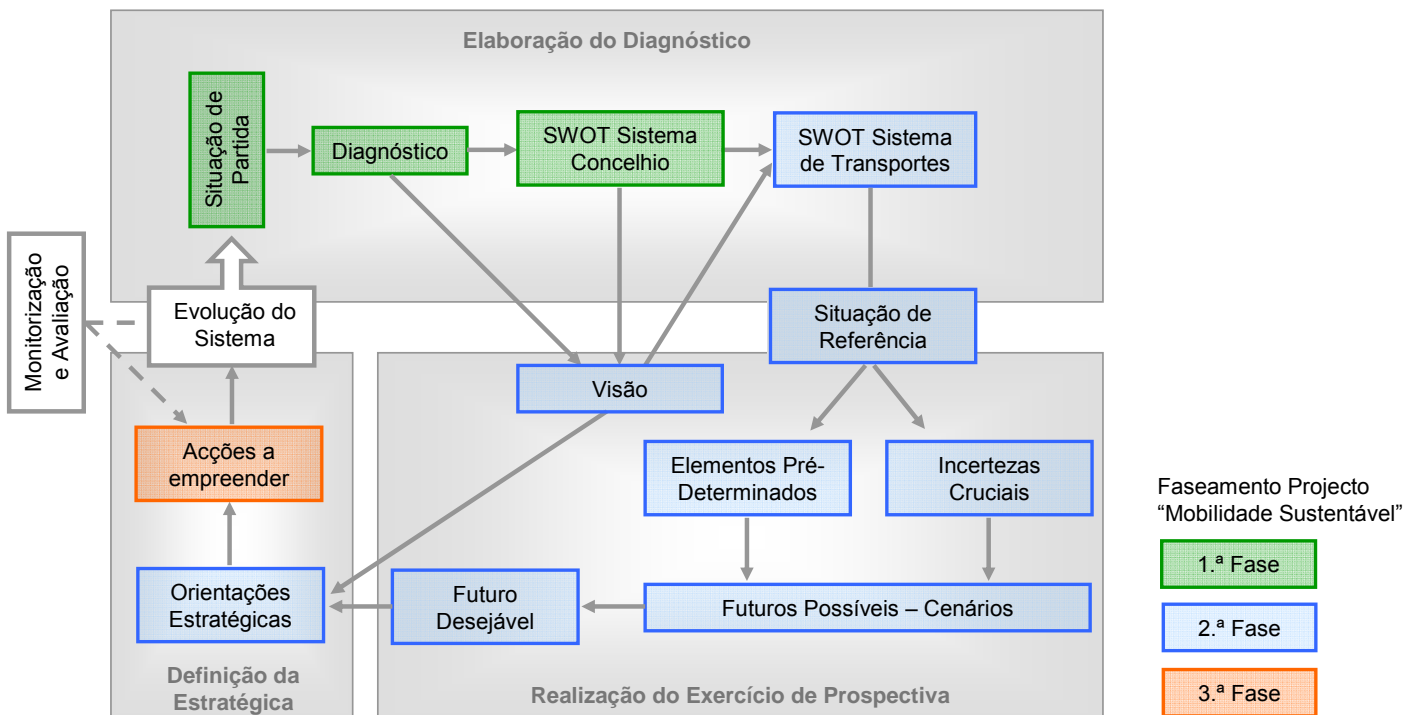
- **Identificação dos elementos pré-determinados** – esta etapa consistiu na identificação dos factores do macro enquadramento que, influenciando o desempenho futuro do sistema, tendem a evoluir de forma relativamente previsível. Dado que a evolução destes factores envolve, *a priori*, um grau de incerteza limitado, os mesmos não foram considerados na construção dos cenários.
- **Identificação das incertezas cruciais** – a identificação das incertezas cruciais corresponde à determinação dos factores relevantes para o desempenho do sistema e cuja evolução encerra um elevado grau de incerteza. As incertezas cruciais constituíram a base para a elaboração dos cenários.
- **Contrastação das configurações evolutivas possíveis para as variáveis de cenário (Eixos de Contrastação)** – nesta etapa optou-se pelo agrupamento das incertezas cruciais em *clusters* temáticos (i.e. estruturados em grandes domínios). A constituição dos eixos baseou-se na contrastação das possibilidades de evolução (extremadas) para as variáveis (leia-se incertezas cruciais) incluídas nos vários *clusters*, evitando-se assim a perda de informação relevante (o que tenderia a ocorrer com a selecção de um número limitado de variáveis, ainda que determinantes para o sistema), bem como a proliferação de variáveis independentes, cuja possibilidade de articulação (hipóteses de evolução) repercutir-se-ia na possibilidade de identificação e construção de uma panóplia de cenários pouco adequada a um exercício que se pretende realista.
- **Identificação dos Cenários** – para identificar os cenários procedeu-se à conjugação das variáveis motrizes da evolução do sistema concelho.

- **Determinação do Cenário de Referência** – a determinação do Cenário de Referência correspondeu à identificação de um futuro simultaneamente desejável e exequível, em que a afirmação da sustentabilidade do sistema de transportes no quadro do sistema concelhio é alcançada de forma gradual e sustentada.

Assumindo então valores para as variáveis de enquadramento estabeleceu-se o Quadro Lógico (*logframe*) do programa a implementar no sistema de transportes – segunda etapa metodológica. O método do Quadro Lógico estabelece um conjunto de procedimentos propensos a assegurar, à partida, a coerência e consistência interna e externa do Plano de Mobilidade Sustentável.

A figura seguinte sintetiza esquematicamente as etapas metodológicas (às quais correspondem procedimentos específicos) percorridas no âmbito do presente trabalho:

Figura 1. Etapas e procedimentos metodológicos



3.1.2. OS ELEMENTOS PRÉ-DETERMINADOS

EPD 1 – Alterações Climáticas

É hoje seguro afirmar que as alterações climáticas se apresentam como uma inevitabilidade, sendo expectável a continuação do aquecimento global, a subida do nível médio do mar e o aumento da intensidade e frequência de ocorrência de fenómenos climáticos extremos. Estas variações globais continuarão a exigir respostas no sentido da mitigação das causas antropogénicas que lhes subjazem, pelo que os acordos e convenções de âmbito mundial tenderão a estabelecer objectivos e metas progressivamente mais ambiciosos no que se refere às emissões de gases com efeito de estufa, com particular incidência nos sectores com pior desempenho a este nível. A escalas maiores estas variações globais estarão associadas a alterações dos sistemas climáticos não unívocas, pelo que as respostas ao nível da adaptação às alterações climáticas exigirão soluções diferenciadas de minimização dos impactes por estas causados nos diferentes domínios sistémicos (ambiental, social, económico).

EPD 2 – Combustíveis Fósseis

As previsões quanto ao momento em que o pico global de produção petrolífera (*peak oil*) foi ou será atingido não são exactas nem consensuais, embora seja evidente que o alcance deste limiar esteja próximo, tendo sido já ultrapassado nalgumas regiões produtoras. Tal significa que as reservas de melhor qualidade e com menores custos de extracção e refinação tenham sido já consumidas, sendo o petróleo remanescente de menor qualidade (e.g. com maior teor de enxofre) e com maiores custos de extracção e refinação (e.g. óleos xistosos), logo, com custos de produção mais elevados. Outro aspecto relevante prende-se com a instabilidade geopolítica marcada por algumas tensões com países exportadores de petróleo e gás natural. Por outro lado, assiste-se a um aumento da procura mundial de petróleo, tendência que se deverá manter com a pressão da procura, que se prevê prolongada, exercida pela Ásia, em especial pela China e Índia. A tendência de longo prazo de aumento do preço do petróleo deverá assim manter-se, com consequências imediatas ao nível do crescimento económico e da inflação. Esta situação constitui, todavia, um

importante impulso à consolidação de um novo paradigma energético, à inovação tecnológica e a uma maior abrangência das medidas adoptadas ao nível do sector dos transportes, o qual apresenta uma elevada dependência dos combustíveis fósseis e assim uma acentuada sensibilidade às variações do preço do petróleo (com reflexos em toda a economia).

EPD 3 – Energias Alternativas

Em resultado de uma aposta sólida nas energias alternativas, matizada por políticas que têm assegurado a canalização de investimentos consideráveis para o sector e criado quadros favoráveis ao seu desenvolvimento, tem sido possível incrementar a eficiência e fiabilidade dos sistemas de produção – eólica, solar fotovoltaica, geotermia, hídricas, ondas e marés, biomassa, entre outras – com reflexos na penetração destas energias e no seu contributo para a produção de energia eléctrica. Atendendo às metas de penetração que têm vindo a ser estabelecidas, aos investimentos previstos para o sector e ao potencial de crescimento existente, é expectável que a produção de energia a partir destas fontes continue a crescer de forma sustentada.

EPD 4 – Novas Tecnologias da Informação e Comunicação

Os progressos tecnológicos alcançados no campo das tecnologias da informação e comunicação (TIC) desde o último quartel do século XX assumiram contornos de uma efectiva revolução informática. Os avanços que continuam actualmente a verificar-se neste campo deixam antever um forte potencial de inovação em matérias como a capacidade de débito das redes de transmissão de informação e a extensão da sua cobertura territorial, o aumento da segurança, confidencialidade e privacidade na utilização das infra-estruturas e serviços ou o desenvolvimento de novos conteúdos e serviços digitais. A exploração do vasto potencial de aplicação das TIC ao nível do sector dos transportes deverá permitir, entre outras inovações, a criação ou melhoria de sistemas de segurança, sistemas e serviços de informação de trânsito ou sistemas de informação aos clientes, assim como o desenvolvimento de novos serviços de transporte adaptados

às necessidades específicas da procura (e.g. em áreas de baixa densidade).

EPD 5 – Longevidade

A esperança média de vida à nascença conheceu avanços notáveis no decorrer do século XX, fruto da melhoria do acesso a cuidados de saúde, melhoria da nutrição e das condições sanitárias, alteração dos “estilos de vida”, progressos no campo da medicina, entre outros factores. À escala global, a esperança média de vida passou de aproximadamente 53 anos no início da década de 60 para 66 anos no despontar do século XXI. Nos países desenvolvidos (OCDE) a esperança de vida à nascença ascendeu a 77,8 anos em 2000-2005. Algumas estimativas apontam para que em meados deste século este indicador possa atingir os 76 anos a nível mundial, decorrendo daqui uma manutenção da tendência de aumento da longevidade no decorrer do século XXI. Contudo, nos países desenvolvidos, a conjugação do aumento da esperança de vida com a prevalência de baixas taxas de natalidade tem conduzido a um progressivo envelhecimento da população, sendo esta uma questão central nas sociedades dos países desenvolvidas, dado que associados a esta evolução da estrutura demográfica emergem problemas como a sustentabilidade dos sistemas de segurança social ou a necessidade de desenvolvimento de respostas adaptadas às especificidades da população idosa ao nível dos cuidados de saúde. Por outro lado, afigura-se incontornável um aumento do tempo de permanência no mercado de trabalho, o que ao nível do sector dos transportes exigirá a capacidade de adaptação às características específicas deste “novo segmento da procura”, tendencialmente com mobilidade reduzida.

EPD 6 – População do País e da Região

As projecções do Instituto Nacional de Estatística para a evolução da população residente em Portugal apontam para um decréscimo populacional, podendo o efectivo atingir os 9,3 milhões de indivíduos em 2050, de acordo com o cenário considerado mais provável (cenário base). Para a Região Alentejo, estas previsões apontam igualmente para um

declínio do efectivo populacional, o qual deverá situar-se nos 421,3 mil indivíduos em 2025 e nos 326,7 indivíduos em 2050 (cenário base).

EPD 7 – Exclusão Social

No contexto dos processos de integração social e económica que consubstanciam pilares do processo de globalização, assiste-se a uma agudização das disparidades dentro e entre países, pelo que tanto os países em desenvolvimento como os países desenvolvidos deparam-se, não obstante as devidas particularidades, com fenómenos de pobreza e exclusão social, com incidência territorial em áreas rurais e em áreas urbanas. O fenómeno da exclusão social apresenta-se como um fenómeno complexo e de natureza multidimensional, manifestando-se, de um modo geral, pela privação do acesso a bens e serviços básicos (e.g. cuidados básicos de saúde, acesso à educação, acesso a uma habitação condigna), sendo o desemprego e as reestruturações dos mecanismos de protecção social factores propulsores da cadeia que conduz à exclusão. Os desempregados de longa duração, assim como as pessoas idosas são, pois, particularmente vulneráveis a estes fenómenos. Num horizonte próximo não é expectável uma alteração das tendências prevaletentes no momento actual, pelo que as desigualdades verificadas não deverão atenuar-se. Da mesma forma, no contexto territorial da Região Alentejo, a prevalência de taxas de desemprego relativamente elevadas (9,6% em 2006), em que o desemprego de longa duração representa uma parcela importante do volume de desempregados (a proporção de desemprego de longa duração era, em 2006, de 40,2% no cômputo da região), e o elevado índice de envelhecimento da população (171,6 em 2006) constituem tendências pesadas que tenderão a manter-se no médio prazo.

EPD 8 – Estrutura Familiar

A instituição familiar, no seu modelo tradicional, tem vindo a sofrer transformações profundas, nomeadamente ao nível da sua estrutura e funções. A emergência de novas formas de organização familiar, patente no aumento do número de famílias monoparentais, uniões de facto e de pessoas a viver sozinhas (e.g. jovens e idosos) é a expressão estrutural

destas mutações, indissociáveis de transformações sociais e culturais necessariamente mais amplas (e.g. alteração do estatuto e papel social da mulher, valorização crescente da carreira profissional, maior mobilidade profissional e geográfica). Paralelamente, assiste-se a alterações das funções familiares tradicionais, sendo o esbatimento do papel das redes de apoio familiar aos idosos uma das múltiplas expressões deste fenómeno, da qual decorre a indispensabilidade de desenvolvimento de respostas sociais que satisfaçam as necessidades específicas destas populações.

EPD 9 – Estrutura do Povoamento

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (texto de proposta aprovado para discussão pública) é claro ao afirmar que, à escala nacional, “a evolução do sistema de povoamento tem como pano de fundo duas tendências complementares: despovoamento de vastas áreas rurais e urbanização das populações”, verificando-se que “em 2001 mais de 3/4 da população residente no Continente concentrava-se em áreas com características predominantemente urbanas”. À escala regional, a estrutura de povoamento caracteriza-se pela concentração em aglomerados populacionais de maior ou menor dimensão dispersos por um território que representa aproximadamente 1/3 da superfície de Portugal. A evolução desta estrutura de povoamento pauta-se pela prevalência de duas tendências pesadas correlacionadas, assistindo-se a um progressivo despovoamento de vastas áreas predominantemente rurais, acompanhado pela resistência de alguns centros urbanos (essencialmente sedes de concelho) que, não obstante a sua pequena dimensão, têm conseguido afirmar-se como pólos de atracção relativamente às áreas envolventes. Traduzindo a expressão territorial de um processo mais amplo, associado a transformações de natureza económica e social, esta tendência de despovoamento dos territórios de baixa densidade deverá manter-se, pelo que ao nível do sector dos transportes coloca-se o desafio de satisfazer as necessidades de uma população tendencialmente caracterizada por uma mobilidade reduzida, num contexto de centralização da oferta de actividades e serviços (em geral na sede de concelho) e de inexistência de massa crítica que justifique uma oferta de transporte público regular, com frequência e diversidade de serviços elevada.

EPD 10 – Disponibilidade Financeira da Autarquia para Investimentos

De um modo geral, as disponibilidades financeiras – em orçamento municipal – das autarquias locais para investimentos são limitadas, facto que se traduz na necessidade de assunção de opções de investimento, i.e. na afectação, em sede de Grandes Opções do Plano e Plano Plurianual de Investimentos, dos recursos financeiros disponíveis para áreas de intervenção consideradas prioritárias. No caso da Câmara Municipal de Ourique, as graves dificuldades financeiras traduzem-se numa reduzida capacidade de investimento, facto que coloca dificuldades acrescidas de gestão. Assumindo que as disponibilidades financeiras da autarquia poderão sofrer algumas variações no horizonte do Plano, não é expectável uma alteração significativa das verbas disponíveis no orçamento municipal para investimento no curto-médio prazo.

EPD 11 – Transformações da Estrutura Social

Nas últimas décadas, a base produtiva da Região Alentejo sofreu profundas transformações, sendo o declínio da relevância das actividades agrícolas na base produtiva um aspecto nuclear, na medida em que induz mutações socio-económicas de cariz estrutural. Como bem assinala o Plano Regional de Ordenamento do Território (versão preliminar, datada de Junho de 2007), neste processo de transição as estruturas agrícolas “deixaram de exercer uma relação de estruturação global da condição rural da sociedade local, e, do mesmo modo, viram regredir a respectiva influência no que se refere ao padrão de uso do solo e da organização espacial da economia e das comunidades locais”. Ao nível da estrutura social este processo de transição traduziu-se na fragilização da posição social de algumas franjas da população motivada pela prevalência de situações de desemprego com forte componente estrutural, assim como pela reduzida mobilidade profissional de alguns segmentos da população pertencentes a escalões etários mais envelhecidos, traduzida na dificuldade em procurar e conseguir novos empregos em ramos de actividade não agrícolas. Por outro lado, estas transformações na base económica constituíram, enquanto factores de repulsão (“*push*”), um importante incentivo à mobilidade geográfica dos escalões etários mais jovens (com reflexos no despovoamento das áreas predominantemente rurais – EPD 9) que procuram nas actividades económicas emergentes nos centros urbanos (sector do comércio e

serviços) oportunidades de emprego, tendência que dita igualmente novas relações e, desta forma, importantes mudanças sociais. Outro aspecto a relevar no contexto das transformações da estrutura social prende-se com a afirmação de alguns grupos sociais capazes de explorar as novas oportunidades das economias rurais, designadamente ao nível da aposta nas actividades turísticas em espaço rural ou na aposta na valorização de fileiras e produtos tradicionais (e.g. produção e comercialização de produtos com nomes protegidos). Este processo de ajustamento da base produtiva regional deverá prevalecer no médio-longo prazo, pelo que a transformação da estrutura social pautar-se-á pela prevalência de trajectórias sociais duais, traduzidas nalguma polarização da estrutura social.

EPD 12 – Afirmação do Terceiro Sector

A emergência do comumente designado Terceiro Sector (em adição aos sectores público e privado) radica na crise do Estado Providência, tendo-se assistido, desde então, a uma afirmação (e também adaptação) gradual do papel deste sector (cooperativo e social) nos sistemas de bem-estar social, desenvolvendo actividades em áreas como a assistência social, a saúde, a educação e educação pré-escolar ou a cultura. Constituído por uma multiplicidade de instituições (e.g. cooperativas, misericórdias, associações de desenvolvimento local, fundações), este sector encontra-se em crescimento, tendência que deverá manter-se. É, assim, de esperar o reforço do contributo desde sector na satisfação de necessidades sociais, através do alargamento das respostas nas várias áreas em que actuam.

EPD 13 – Cultura de Exigência

A elevação dos padrões de exigência de uma sociedade é um processo necessariamente moroso, que exige transformações de natureza cultural, pressupondo, entre outras acções, uma formação de base que comece pela escola e passe por acções de sensibilização da opinião pública ou por mecanismos específicos que funcionem como incentivos a essa cultura de exigência (e.g. certificações de qualidade, livro de reclamações). Não obstante a inexistência de um enraizamento de uma cultura de exigência na

sociedade portuguesa, certo é que se tem assistido a uma elevação gradual dos níveis de exigência dos consumidores/utentes para com os serviços que lhes são prestados, entre os quais encontram-se os transportes. Neste sector específico, a expectável elevação dos níveis de exigência reflectir-se-á na necessidade de qualificação da oferta de serviços de transporte (e.g. nível de conforto, pontualidade, flexibilidade, articulação modal, entre outros requisitos da oferta), sob pena de se continuar a assistir a uma evolução da repartição modal favorável ao transporte individual.

EPD 14 – Inovações Tecnológicas no Sector dos Transportes

As principais inovações tecnológicas no sector dos transportes irão ocorrer nos domínios da eficiência energética, eficiência ambiental e segurança, isto em virtude daquilo que são as preocupações actuais em matéria de desenvolvimento tecnológico. Nestes domínios, verificam-se, presentemente, diferentes níveis de maturação tecnológica, sendo que algumas tecnologias inovadoras encontram-se já disponíveis no mercado (e.g. veículos híbridos), enquanto outras estão ainda em fase de experimentação ou de desenvolvimento. Não obstante, é possível determinar, de forma genérica, aquelas que serão as grandes áreas de inovação tecnológica no sector dos transportes: eficiência energética e ambiental dos motores e dos combustíveis; inovação ao nível das infra-estruturas e dos sistemas complementares (e.g. sistemas de cobrança de portagens, sistemas de bilhética mais cómodos para o utilizador); introdução e possível difusão de combustíveis de substituição no longo prazo, designadamente o biodiesel e o hidrogénio; desenvolvimento de novos sistemas inteligentes de travagem e de sistemas de segurança anti-choque.

EPD 15 – Reorganização dos Serviços de Saúde

As reformas em curso nos serviços de saúde pública nacional incidem em diferentes domínios deste sector, um dos quais prende-se com o modelo de organização dos serviços. Indissociável da influência de processos exógenos ao sector (e.g. evolução económica e demográfica, evolução

tecnológica e científica), esta reorganização da rede de prestação de cuidados de saúde acarreta mudanças no arranjo territorial destes serviços (e.g. encerramento de serviços hospitalares com transferência de serviços para outras unidades de saúde, encerramento nocturno de serviços de atendimento permanente), o que pressupõe o desenvolvimento de respostas em matéria de serviços de transporte por forma a assegurar o acesso generalizado da população (com especial destaque para as pessoas como mobilidade reduzida) aos serviços de cuidados de saúde. Traduzindo orientações definidas numa agenda política sectorial, os princípios de intervenção subjacentes a estas reformas não deverão sofrer alterações num futuro próximo. No contexto territorial da Região Alentejo, as “Linhas Orientadoras para o Plano de Acção da Região de Saúde do Alentejo 2007-2010” apontam a prossecução das seguintes orientações sectoriais (objectivos estratégicos) no curto-médio prazo: extinção das três sub-regiões de saúde; implementação das ULS do Norte Alentejano e do Alentejo Sul; reforço da integração dos diferentes níveis de cuidados; implementação da rede de urgência no Alentejo; reorganização dos cuidados de saúde primários, implementação das USF’s e centros de saúde reconfigurados; reforço da contratualização ao nível de todos os níveis de cuidados (primários, secundários e continuados); rede de cuidados continuados – alargamento de modo a criar estruturas que respondam às necessidades da população; consolidar o sistema de monitorização, recolha da informação e apoio à gestão.

EPD 16 – Reordenamento da Rede Escolar

O reordenamento da rede de escolas (com materialização na criação, suspensão, extinção ou fusão de estabelecimentos de ensino) tem por objectivo geral a melhoria das condições de aprendizagem oferecidas aos alunos do 1.º Ciclo do Ensino Básico, designadamente através da criação de um contexto escolar mais favorável ao processo de socialização dos alunos, da disponibilização de uma oferta de actividades de enriquecimento curricular mais diversificada (e.g. bibliotecas com catálogos adaptados ao currículo do nível de ensino, ensino do inglês, ensino de música) e da disponibilização de melhores recursos de apoio à prática pedagógica/aprendizagem (e.g. disponibilização de material informático e audiovisual). Na prática, e independentemente do grau de concretização

dos objectivos que lhe subjazem, a prossecução destas orientações de reordenamento da rede escolar tem conduzido ao encerramento de um número significativo de estabelecimentos de ensino, essencialmente em áreas isoladas ou de baixa densidade. Não sendo expectáveis alterações destas orientações num futuro próximo, a reduzida vitalidade demográfica de vastas áreas de baixa densidade deverá ditar, no curto-médio prazo, a prossecução do encerramento de vários de estabelecimento de ensino, o que pressupõe o desenvolvimento de respostas adequadas em matéria de transporte escolar.

EPD 17 – Novos Valores Ecológicos

O reconhecimento das repercussões ambientais das actividades humanas despoletado, grosso modo, nos anos 70 e 80 do século passado, traduziu-se na afirmação progressiva de uma consciência ambiental global, patente nas preocupações crescentes com o equilíbrio dos ecossistemas ou com a delapidação dos recursos naturais. A importância socialmente atribuída a estes novos valores ecológicos, reflectida nos comportamentos em relação ao ambiente, conduziu à emergência de um paradigma ecológico (em consolidação), em oposição a um paradigma antropocêntrico dominante. O processo de enraizamento dos novos valores ecológicos ocorre numa dupla lógica “*bottom-up*” (com o desenvolvimento daquilo que tem vindo a ser designado como uma “cidadania ambiental” activa) e “*top-down*” (com a adopção de políticas ou estabelecimento de acordos e convenções internacionais objectivadas na preservação do ambiente ou no incentivo a práticas e actividades mais consentâneas com a sustentabilidade ambiental). A tendência de consolidação dos novos valores ecológicos irá manter-se no longo prazo, sendo os condicionamentos inerentes à transversalidade sectorial das preocupações ambientais cada vez mais efectivo.

EPD 18 – Acessibilidades Rodoviárias e Ferroviárias

Os itinerários da rede rodoviária nacional (redes fundamental e complementar) e as linhas da rede ferroviária com implantação no território em estudo garantem-lhe bons níveis de acessibilidade e de conectividade

intra e inter-regional. No caso das infra-estruturas rodoviárias, o concelho de Ourique é servido pelo IP1/A1 (rede fundamental) e pelo IC1 (rede complementar), enquanto que a nível da ferrovia são as linhas do Sul (através do serviço regional Setúbal-Faro e Pinhal Novo-Faro e do serviço intercidades Lisboa-Faro) e do Alentejo (através do serviço regional Fucheira-Beja) que conferem tais características a este território.

Quadro 2. Os Elementos Pré-Determinados

| | Síntese |
|--------|--|
| EPD 1 | Alterações Climáticas |
| EPD 2 | Combustíveis Fósseis |
| EPD 3 | Energias Alternativas |
| EPD 4 | Novas Tecnologias de Informação e Comunicação |
| EPD 5 | Longevidade |
| EPD 6 | População do País e da Região |
| EPD 7 | Exclusão Social |
| EPD 8 | Estrutura Familiar |
| EPD 9 | Estrutura do Povoamento |
| EPD 10 | Disponibilidade Financeira da Autarquia para Investimentos |
| EPD 11 | Transformação da Estrutura Social |
| EPD 12 | Afirmação do Terceiro Sector |
| EPD 13 | Cultura de Exigência |
| EPD 14 | Inovações Tecnológicas no Sector dos Transportes |
| EPD 15 | Reorganização dos Serviços de Saúde |
| EPD 16 | Reordenamento da Rede Escolar |
| EPD 17 | Novos Valores Ecológicos |
| EPD 18 | Acessibilidades Rodoviárias e Ferroviárias |

3.1.3. AS INCERTEZA CRUCIAIS

IC 1 – Sistema Urbano Regional

O sistema urbano preconizado para a Região Alentejo nos instrumentos de desenvolvimento territorial (Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e Plano Regional de Ordenamento do Território) consubstancia a constituição de um sistema urbano policêntrico, alicerçado num conjunto de centros urbanos de nível superior (Évora, Beja, Portalegre, Elvas/Campo

Maior, Sines/Santo André/Santiago do Cacém) como núcleos estruturantes da organização do território, capazes de articular as redes urbanas ao nível regional e sub-regional. A consolidação deste sistema urbano depende, contudo, da evolução favorável de um conjunto de factores. Neste sentido, o PN POT (texto de proposta aprovado para discussão pública) considera que “a futura organização do território do Alentejo irá depender da forma como se conseguir articular a situação de partida com os seguintes elementos estratégicos fundamentais: Lisboa e a capacidade de os territórios alentejanos mais próximos explorarem as relações funcionais com a região capital; Évora e o seu potencial para estruturar um sistema urbano regional policêntrico; Alqueva e o seu potencial para estimular um novo modelo de crescimento económico; Sines e o seu papel de plataforma de conectividade internacional; e, por último, a fronteira e as oportunidades de cooperação para o desenvolvimento numa óptica transfronteiriça. A outro nível, a possibilidade de Beja construir uma nova relação com o Algarve e com o Alentejo Litoral, apoiando-se na capacidade do futuro aeroporto civil, será estratégica para o policentrismo do sistema urbano regional e para a organização do território do Baixo Alentejo”. Por sua vez, o PROT (versão preliminar, datada de Junho de 2007) refere que “na estruturação deste sistema policêntrico concorrem um conjunto de corredores que é necessário consolidar: em termos transversais, Lisboa-Évora-Badajoz, Sines-Beja-Vila Verde de Ficalho e Portalegre-Ponte-Sôr-Abrantes; em termos longitudinal Algarve-Beja-Évora-Portalegre-Castelo Branco; e ainda Sines-Évora-Badajoz; dada a extensão territorial, a construção de uma verdadeira rede urbana policêntrica regional deve sustentar-se numa aposta clara nos sub-sistemas urbanos (...); externamente, a estruturação do sistema urbano regional passa pelo desenvolvimento de funções urbanas mais qualificadas e diferenciadoras, respondendo às novas solicitações metropolitanas e internacionais. Isto significa o aumento da interacção (territorial e funcional) do Alentejo com a Área Metropolitana de Lisboa e a Extremadura, construída através de uma afirmação de combinatórias inovadoras de recursos e competências”.

IC 2 – Regionalização e Descentralização Administrativa

A descentralização de competências dos níveis administrativos superiores para a esfera administrativa local, prosseguida nalgumas áreas (e.g. educação) nos últimos anos, constitui uma orientação importante no sentido

de aproximar os cidadãos relativamente aos centros de tomada de decisão e de promover o seu envolvimento e participação pública, incentivando o desenvolvimento de uma cidadania activa, assim como de aumentar a eficiência da actividade administrativa. O aumento das competências da administração local depende das orientações e opções políticas que forem assumidas neste domínio. No que diz respeito ao processo de criação de regiões administrativas, é expectável que num horizonte de médio prazo o mesmo volte a fazer parte da agenda política nacional. Dado que qualquer tomada de decisão sobre este processo deverá ser antecedida por uma consulta referendária, a incerteza relativamente ao resultado do mesmo é grande.

IC 3 – Perfil de Especialização Produtiva Regional

A Região Alentejo encontra-se num processo de reestruturação da sua base produtiva. Não obstante as actividades agrícolas continuarem a averbar um peso relativo elevado (o sector primário representava cerca de 13,2% do VAB regional em 2004, quando o contributo deste sector para o VAB nacional não ultrapassava os 3,2%), constituindo a principal fileira de especialização produtiva regional, assistiu-se a uma terciarização da base produtiva da Região Alentejo (embora com predominância dos serviços não transaccionáveis), afirmando-se o sector terciário como o principal sector de actividade económica (com 61,5% do VAB regional), seguido do sector secundário (25,3% do VAB regional). Neste quadro global de evolução do perfil de especialização produtiva regional pautado pela expansão do sector terciário, pela prevalência de um sector primário com um peso relevante na actividade económica embora pautado por uma trajectória declinante e por um sector secundário com algum dinamismo em ramos específicos, persistem algumas incertezas sobre a capacidade de afirmação de algumas fileiras emergentes (e.g. actividades produtivas no ramo da aeronáutica e da indústria automóvel, actividades ligadas à produção de energias renováveis), sobre o reforço da competitividade de algumas fileiras em consolidação ou já consolidadas (e.g. ao nível da transformação de produtos agrícolas e florestais, actividades turísticas no espaço rural) ou sobre os efeitos dos investimentos estruturantes no perfil de especialização produtiva da Região Alentejo (IC 9). Os efeitos do Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva na dinamização das actividades agrícolas, o modelo de desenvolvimento das actividades turísticas na costa alentejana e na

envolvente à albufeira de Alqueva e a natureza e volume dos investimentos turísticos nestas áreas, os efeitos dos investimentos estruturantes em infra-estruturas de transporte no reforço da capacidade de atracção e fixação de empresas, no incremento das relações com exterior ou no reforço da internacionalização da economia regional, os efeitos dos investimentos previstos para o complexo de Sines na afirmação de actividades logísticas e industriais, são investimentos cujos efeitos, encerrando alguma incerteza, serão determinantes na evolução do perfil de especialização produtiva regional.

IC 4 – Evolução da Base Económica Local

A evolução da base económica do concelho de Ourique dependerá, em grande medida, das mudanças em curso na estrutura produtiva regional e, bem assim, no perfil de especialização produtiva regional (IC 3). À semelhança do processo de transição em curso no contexto regional, também em Ourique assistiu-se a um aumento do peso do sector terciário (sobretudo pequeno comércio e serviços não transaccionáveis) na base económica local, mantendo ainda assim as actividades agrícolas uma importância considerável a nível do tecido produtivo (empresas e estabelecimentos) e da criação de emprego. Esta evolução será também influenciada pelos efeitos directos e indirectos de alguns investimentos que têm vindo a ser realizados no concelho, e que incluem as actividades turísticas (nomeadamente com os dois grandes projectos turísticos classificados como Projectos de Interesse Nacional pela Agência de Promoção do Investimento), algumas fileiras de produção de produtos tradicionais com capacidade de geração de valor acrescentado (e.g. produção e transformação de carne de porco preto), indutoras de uma valorização dos recursos endógenos.

IC 5 – Atitudes e Valores

A sociedade portuguesa apresenta algumas atitudes e valores muito particulares. Um consumismo pouco consentâneo com os níveis de rendimento e de produtividade, induzindo um endividamento excessivo das famílias e uma consequente incapacidade para acumular poupanças. Uma visão do Estado fortemente direccionada para a sua assimilação como entidade assistencialista, o que se traduz numa acentuada dependência em

relação ao mesmo. Uma atitude perante os fundos comunitários que resultou, nalgumas áreas, no acentuar da dependência relativamente aos mesmos (comportamento designado por “subsídio-dependência”) ou no desperdício de importantes volumes financeiros (e.g. ao nível das actividades agrícolas o não aproveitamento dos fundos comunitários para modernizar as explorações – nomeadamente a opção de produção de determinados produtos agrícolas apenas em função do respectivo benefício para apoio à produção), que representavam incentivos ao reforço da competitividade da economia nacional, à coesão social e territorial. Ao nível dos transportes, a melhoria das condições socio-económicas do país desde a adesão à então Comunidade Económica Europeia, assim como a facilidade de acesso ao crédito, criaram as condições para que novas franjas da população dispusessem dos meios financeiros necessários à aquisição de automóvel (entre outros bens de consumo), o que se traduziu numa das taxas de motorização mais elevadas da União Europeia. Conjugado com a persistência de algumas fragilidades ao nível da qualidade da oferta de transportes públicos, este facto resultou em padrões de mobilidade excessivamente dependentes do transporte individual. Estas características acabam por não se coadunar com um processo de desenvolvimento económico e social que se pretende sustentável, pelo que será necessária uma gradual mudança de comportamentos na sociedade portuguesa.

IC 6 – Política Regional Europeia

A política regional europeia, cujo objectivo primordial é a redução da disparidade entre regiões através da promoção da coesão económica e social (sendo o Fundo de Coesão, FEDER e o Fundo Social Europeu os principais instrumentos ao seu serviço), tem vindo a sofrer transformações mais ou menos significativas ao longo das últimas décadas. Relativamente ao período de programação anterior (2000-2006), no período 2007-2013 ocorreu uma reorientação nas prioridades de investimento, agora privilegiando-se um modelo focalizado na inovação, nas tecnologias e na promoção da sociedade da informação e conhecimento (em contraposição ao modelo anterior, em que as infra-estruturas e equipamentos conheciam protagonismo maior). O futuro da política regional europeia após 2013 permanece contudo difícil de perspectivar, embora seja certo que dependerá em grande medida dos resultados obtidos no actual período de

programação em matéria de convergência real. Parece ainda claro que para Portugal (e para suas regiões menos desenvolvidas), num quadro de alargamento da União Europeia a países (e regiões) com níveis de desenvolvimento mais baixos (o que pressupõe a canalização de recursos para correcção de novos desequilíbrios regionais), as perspectivas financeiras deverão ditar uma significativa redução dos avultados fundos que têm vindo a ser afectados. Desta forma, o facto de o QREN representar possivelmente o último grande afluxo de apoios comunitários a Portugal, deve fomentar uma afectação eficiente dos recursos canalizados (IC 7), no sentido da criação dos factores indutores do reforço da competitividade, da promoção do crescimento, do emprego e da coesão social.

IC 7 – Eficiência de Aproveitamento do QREN

O QREN mobiliza importantes recursos para Portugal e para cada uma das suas regiões (NUT II), constituindo aquele que poderá ser o último grande afluxo de fundos comunitários para o território nacional. Dando corpo às prioridades estratégicas definidas para o período de programação 2007-2013 (i.e. promover a qualificação dos portugueses, promover o crescimento sustentado, garantir a coesão social, assegurar a qualificação do território e das cidades e aumentar a eficiência da governação), a organização operacional deste documento programático estrutura-se em três domínios de intervenção (factores de competitividade, potencial humano e valorização do território) prioritários para a superação de debilidades estruturais que influem na trajectória de desenvolvimento do país e das suas regiões, na competitividade das empresas e dos territórios ou na coesão social, pelo que da eficiência e da afectação dos recursos disponibilizados a intervenções ou acções específicas nestes domínios e do seu resultado dependerá, em grande medida, a superação de tais debilidades. Da mesma forma, e em articulação com os Programas Operacionais Temáticos, o Programa Operacional Regional do Alentejo estrutura-se em eixos prioritários e áreas de intervenção determinantes para a operacionalização da estratégia de desenvolvimento regional que enquadrará a concepção do Programa Operacional Regional, a saber: Competitividade, inovação e conhecimento; Desenvolvimento urbano; Conectividade e articulação territorial; Qualificação ambiental e valorização do espaço rural; e, Governação e capacitação institucional.

IC 8 – Penetração das Tecnologias de Informação e Comunicação

A prevalência de défices de penetração das infra-estruturas de banda larga no território nacional constitui-se como um obstáculo inibidor da eliminação do *digital divide* que opõe, de um modo geral, as áreas de elevada densidade populacional (com níveis de procura individual e organizacional relativamente elevados) às áreas de menor dinamismo socio-económico (essencialmente áreas rurais, pouco atractivas para os operadores/prestadores de serviços de banda larga), inviabilizando a efectiva generalização – isto é, a massificação e democratização – do acesso às tecnologias e redes globais de informação e comunicação. Deste modo, a potenciação do acesso de banda larga como elo de promoção e de integração territorial na Sociedade do Conhecimento e Informação, de reforço da e-inclusão e de correcção das assimetrias intra e inter-regionais ao nível da infra-estruturação do território (contribuindo para a redução dos custos de contexto), num quadro referencial de valorização e de promoção da coesão social e da competitividade e coesão territorial, depende da prossecução de medidas de acção que assegurem a conectividade digital do território regional através do reforço da cobertura de infra-estruturas de banda larga e que incentivem a apropriação económica e social das TIC. Tal fomentará a criação de novas actividades económicas e permitirá desenvolver novos factores de atractividade territorial que consubstanciem uma efectiva inclusão deste território nas dinâmicas de desenvolvimento inerentes à afirmação da Sociedade da Informação e Conhecimento, garantindo o acesso às redes globais de informação e comunicação.

IC 9 – Efeitos dos Investimentos Estruturantes na Região

Os grandes investimentos realizados ou em curso na Região Alentejo prendem-se com o empreendimento de fins múltiplos do Alqueva (que encerra importantes potencialidades turísticas e agrícolas), o complexo portuário, industrial, energético e logístico de Sines, o futuro aeroporto de Beja e a Concessão do Baixo Alentejo/IP8 entre Sines e Beja, com perfil de auto-estrada. Para além do seu contributo para a (re)organização do território e para a consolidação do sistema urbano regional (IC 1), estes investimentos estruturantes podem despoletar novas dinâmicas de desenvolvimento, atraindo investimentos (e.g. manutenção e produção aeronáutica, actividades logísticas, actividades turísticas diferenciadas), fomentando o reforço das relações económicas com o exterior e criando

condições favoráveis à instalação de actividades económicas indutoras da diversificação, modernização e do reforço da competitividade da base económica regional.

IC 10 – Evolução das Respostas Sociais

As respostas sociais disponibilizadas nos diferentes domínios da acção social tendem a adaptar-se à realidade do macro-contexto (económica, social, demográfica, cultural e territorial) em que os serviços são prestados e a evoluir de acordo com as mudanças verificadas nesse macro-contexto. Deste modo, o desenvolvimento de respostas consentâneas com as necessidades específicas dos grupos-alvo pode envolver a criação de novas valências ou de novas formas de organização das respostas existentes. No caso do concelho de Ourique, o envelhecimento da população, o sistema de povoamento, a concentração de alguns serviços e equipamentos na sede do município, a escassez de recursos para a prestação dos serviços sociais ou uma oferta de serviços de transporte que reflecte os condicionalismos existentes numa área de baixa densidade, apresentam-se como aspectos circunstanciais cuja evolução poderá determinar o desenvolvimento de novas respostas sociais ou a adaptação das respostas existentes em áreas-chave como a saúde ou o apoio à terceira idade. A Unidade Móvel de Saúde, a operar no concelho de Ourique, constitui um exemplo paradigmático desta evolução das respostas sociais.

IC 11 – Instrumentos de Planeamento Territorial

A Câmara Municipal de Ourique deliberou recentemente (Outubro de 2007) iniciar a revisão do Plano Director Municipal do Concelho de Ourique. Tal pode constituir uma oportunidade para rever a estrutura espacial, repensar a organização da rede de equipamentos colectivos e definir, à escala concelhia e num exercício voluntarista, coroa de níveis de serviço de transporte que correspondam a directrizes para a actuação municipal na área dos transportes e noutras relacionadas, tanto no que respeita às suas competências específicas como na articulação com outras entidades públicas e privadas. Aquilo que forem as orientações definidas nestes domínios, não apenas na sua tradução na planta de ordenamento mas também em directrizes para as políticas municipais e para a actuação dos

serviços municipais, influirá, entre outros parâmetros tributáveis do nível de qualidade de vida, na mobilidade da população residente, nos níveis de serviço dos transportes públicos e nos níveis de acesso a equipamentos e serviços.

IC 12 – Governância do Sector dos Transportes

A governância do sector dos transportes assume-se como um factor crucial na promoção de um sistema de mobilidade sustentável (objectivo de topo da política europeia de transportes). Na dependência das orientações que vierem a ser definidas neste domínio de actuação estão questões como o planeamento das redes de transporte público, a criação (a nível nacional) de entidades de âmbito supra-municipal com poderes de intervenção no planeamento destas redes (possibilitando uma gestão dos transportes que garanta uma melhor integração e articulação modal, assim como assegurando uma maior coordenação entre as orientações e objectivos sectoriais definidos pela administração central, autarquias e operadores) e o incentivo à criação de planos de mobilidade de âmbito supra-municipal (que fomentem a articulação dos vários modos e serviços de transporte a uma escala supra-municipal e assegurem a constituição de uma massa crítica capaz de rentabilizar o desenvolvimento de serviços de transporte que satisfaçam as necessidades das populações). As orientações que, neste domínio, emanarem dos anunciados “Plano Estratégico de Transportes” e “Orientações Estratégicas para o Sector Rodoviário” serão cruciais para a melhoria das práticas no sector dos transportes.

IC 13 – Política dos Operadores de Transporte

Os operadores de transportes a operar em áreas rurais de baixa densidade têm mostrado, com alguma frequência, falta de abertura para desenvolver soluções de serviços de transporte público inovadoras, adaptadas às necessidades específicas de mobilidade das populações rurais. Esta indisponibilidade dos operadores decorre não apenas da dificuldade em implementar soluções alternativas à oferta tradicional de serviços de transporte regular decorrente de uma estrutura e praxis organizacional e de planeamento e gestão da oferta demasiado rígida, como também das dificuldades inerentes à necessidade de investimento que esta adaptação pressupõe (e.g. aquisição de viaturas), num contexto em que a

rentabilidade financeira dos serviços públicos de transporte é baixa. Com efeito, do grau de abertura negocial que os operadores de transportes venham a assumir (induzida, por exemplo, pelas perspectivas de maior rentabilidade decorrentes do desenvolvimento de planos de mobilidade à escala supra-municipal, pelo recurso a mecanismos de incentivo ou por alterações ao enquadramento legal) depende, em grande medida, o desenvolvimento de soluções de qualidade que melhorem a mobilidade em áreas rurais de baixa densidade, assegurando simultaneamente a sustentabilidade (e rentabilidade) financeira dos serviços e assim, dos operadores.

IC 14 – Evolução do Efectivo Populacional

A dinâmica demográfica do concelho de Ourique na segunda metade do século XX pautou-se por um forte declínio do efectivo populacional, materializado numa perda de 10.486 habitantes entre 1950 e 2001 (passando o efectivo populacional de 16.685 habitantes, em 1950, para 6.199 habitantes em 2001). As estimativas elaboradas pelo INE, disponibilizadas nos Anuários Estatísticos Regionais, apontam para uma manutenção desta tendência de declínio do quantitativo populacional, o qual ter-se-á fixado nos 5.678 habitantes em 2006, sendo a taxa de crescimento efectivo de -1,50% e a taxa de crescimento natural de -1,40% neste mesmo ano. Indissociável da estrutura etária da população residente, caracterizada por um acentuado índice de envelhecimento (288,8 em 2006 – 178,0 no cômputo da sub-região do Baixo Alentejo), esta tendência evolutiva do efectivo populacional não deverá inverter-se num horizonte próximo, prendendo-se a incerteza com a maior ou menor magnitude deste decréscimo e com a sua incidência territorial.

Quadro 3. As Incertezas Cruciais

| | Síntese |
|-------|--|
| IC 1 | Sistema Urbano Regional |
| IC 2 | Regionalização e Descentralização Administrativa |
| IC 3 | Perfil de Especialização Produtiva Regional |
| IC 4 | Evolução da Base Económica Local |
| IC 5 | Atitudes e Valores |
| IC 6 | Política Regional Europeia |
| IC 7 | Eficiência do Aproveitamento do QREN |
| IC 8 | Penetração das Tecnologias de Informação e Comunicação |
| IC 9 | Efeitos dos Investimentos Estruturantes na Região |
| IC 10 | Evolução das Respostas Sociais |
| IC 11 | Instrumentos de Planeamento Territorial |
| IC 12 | Governância do Sector dos Transportes |
| IC 13 | Política dos Operadores de Transporte |
| IC 14 | Evolução do Efectivo Populacional |

3.1.4. OS CLUSTERS DE INCERTEZAS CRUCIAIS

Para construção dos cenários, e em alternativa à identificação das incertezas cruciais mais importantes, optou-se por agrupar as incertezas cruciais em 3 *clusters*, a partir dos quais serão originados os eixos de contrastação. Estes *clusters* de incertezas cruciais constam do Quadro 4.

Quadro 4. *Clusters* das Incertezas Cruciais

| | | |
|-----------------------------------|-------|--|
| Território e População | IC 1 | Sistema Urbano Regional |
| | IC 14 | Evolução do Efectivo Populacional |
| Governança e Sociedade | IC 2 | Regionalização e Descentralização Administrativa |
| | IC 5 | Atitudes e Valores |
| | IC 10 | Evolução das Respostas Sociais |
| | IC 11 | Instrumentos de Planeamento Territorial |
| | IC 12 | Governança do Sector dos Transportes |
| Economia e Competitividade | IC 13 | Política dos Operadores de Transporte |
| | IC 3 | Perfil de Especialização Produtiva Regional |
| | IC 4 | Evolução da Base Económica Local |
| | IC 6 | Política Regional Europeia |
| | IC 7 | Eficiência do Aproveitamento do QREN |
| | IC 8 | Penetração das Tecnologias de Informação e Comunicação |
| | IC 9 | Efeitos dos Investimentos Estruturantes na Região |

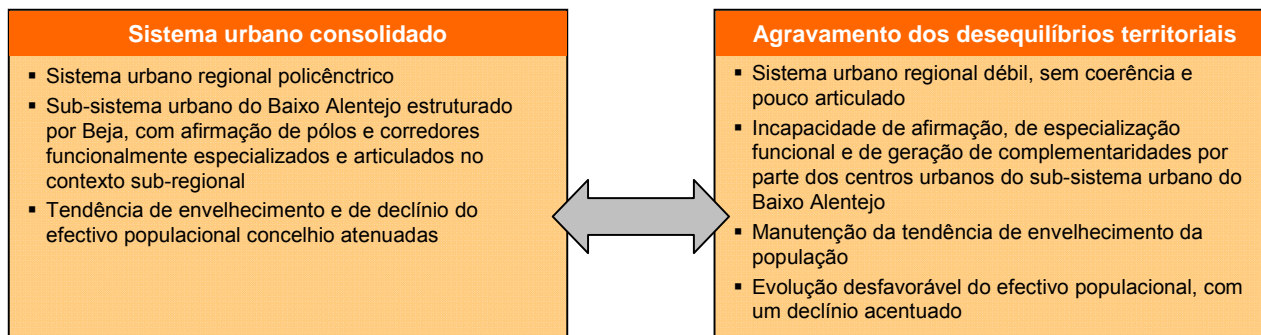
3.1.5. EIXOS DE CONTRASTAÇÃO

Os três *clusters* traçados, ao conterem as forças motrizes identificadas como incertezas cruciais, constituem os grandes domínios de incerteza cuja evolução determinará, em grande medida, o desenvolvimento do sistema concelhio.

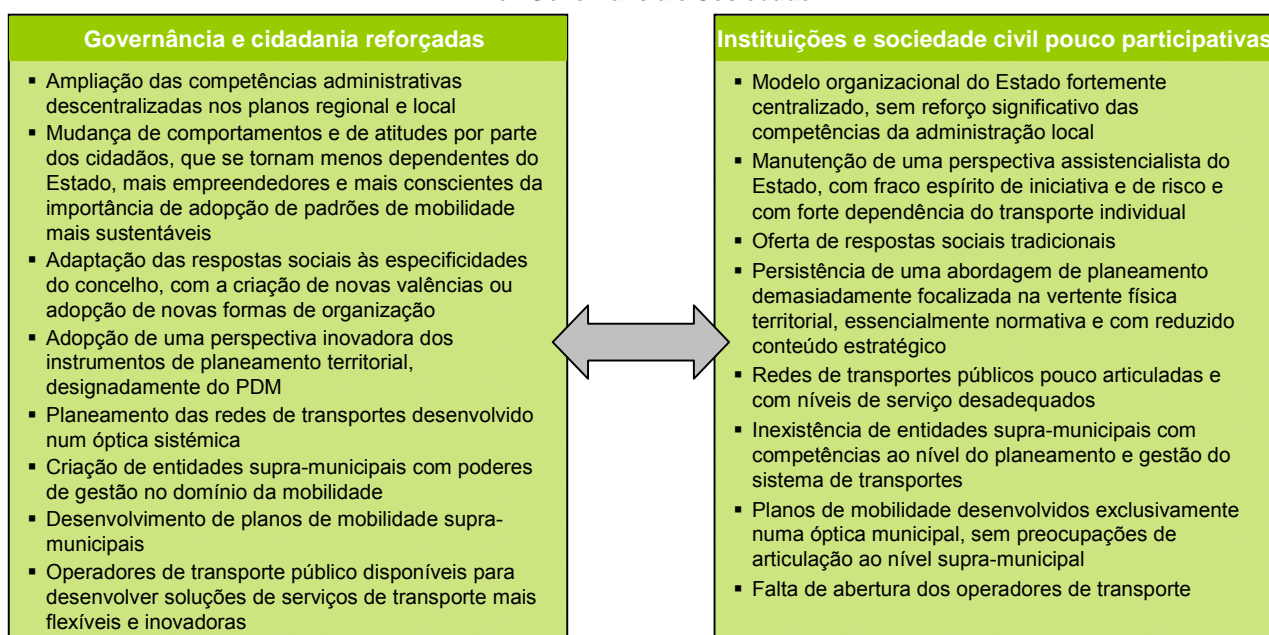
Para construção dos eixos de contrastação adoptou-se uma lógica de dinâmica de evolução diferenciada das forças motrizes, extremando-se as incertezas cruciais consideradas em cada *cluster*. Aos extremos obtidos em cada um dos *clusters* foi atribuída uma designação que procura sintetizar o resultado da dinâmica evolutiva destas questões determinantes.

Figura 2. Eixos de Contrastação

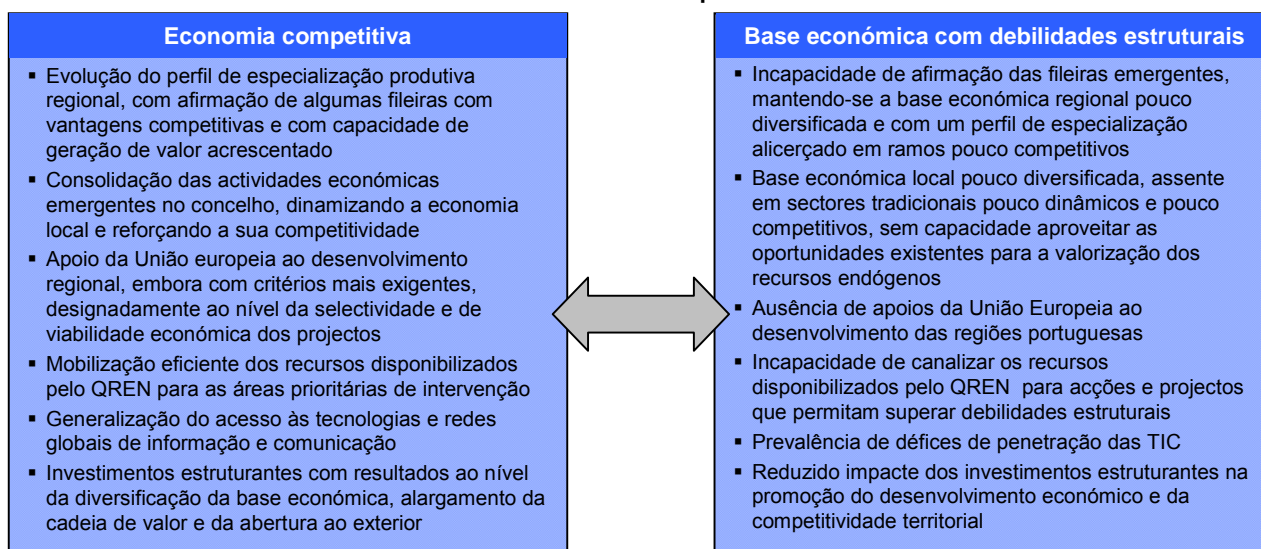
Eixo “Território e População”



Eixo “Governância e Sociedade”



Eixo “Economia e Competitividade”



3.1.6. Os FUTUROS POSSÍVEIS

A descrição dos futuros possíveis assenta na formulação de cenários alternativos. Para a formular estes cenários conjugaram-se as variáveis motrizes da evolução do sistema concelhio. Algumas serão determinadas ou influenciadas por acções que decorrem da implementação do presente Plano, outras dependerão de intervenções que não só ultrapassam o âmbito do Plano como também a esfera de actuação da própria autarquia ou de *stakeholders* com participação activa na elaboração do Plano. Entre estas alterações contam-se, por exemplo, transformações no ambiente contextual do concelho (e.g. evolução do sistema urbano regional ou do perfil de especialização produtiva da Região Alentejo), mudanças na estrutura administrativa e modelo de governância (e.g. implementação de entidades supra-municipais com poderes de gestão no domínio da mobilidade) ou mudanças de natureza comportamental, as quais são necessariamente graduais.

Com efeito, formularam-se três cenários, aos quais correspondem abordagens diferenciadas da evolução do sistema concelhio:

- Cenário tendencial (abordagem extrapolativa) – exercício que consiste no prolongamento das tendências que vêm de trás, num contexto de reduzida pró-actividade dos *stakeholders* no sentido de implementar projectos e acções que promovam a concretização dos princípios da mobilidade sustentável.
- Cenário optimista (abordagem exploratória) – exercício que reflecte um cenário eminentemente desejável, em que são invertidas as condicionantes à mobilidade da população através da concretização de vários projectos e acções ancorados no objectivo de promoção da sustentabilidade ambiental do sistema de transportes, embora com repercussões nefastas em termos de sustentabilidade financeira do mesmo.
- Cenário de referência (abordagem normativa) – exercício que estabelece um cenário simultaneamente desejável e exequível, em que a afirmação da sustentabilidade do sistema de transportes no quadro do sistema concelhio é alcançada de forma gradual e sustentada, garantido a superação efectiva dos condicionalismos,

debilidades e bloqueios à trajectória traçada na visão para o sistema de transportes.

3.1.6.1. MATRIZ DE CENÁRIOS

Na matriz de cenários seguidamente apresentada resumem-se as características dos três cenários elaborados.

Quadro 5. Matriz de Cenários

| | Cenário Tendencial | Cenário Optimista | Cenário de Referência |
|-----------------------------------|---|--|--|
| Território e População | <ul style="list-style-type: none"> - Persistência de debilidades no sistema urbano regional e na rede urbana do concelho, funcionalmente pouco articulada e pouco estruturada - Manutenção da tendência de despovoamento das áreas rurais, acompanhada pela concentração da população no principal aglomerado urbano - Manutenção da tendência de envelhecimento da população, com declínio do efectivo populacional | <ul style="list-style-type: none"> - Sistema urbano regional policêntrico e sub-sistema urbano do Baixo Alentejo estruturado por Beja, com afirmação de pólos e corredores funcionalmente especializados e articulados no contexto sub-regional - Afirmação de uma tendência de fixação da população em aglomerados populacionais de pequena e média dimensão - Tendência de envelhecimento e de declínio do efectivo populacional concelhio invertidas | <ul style="list-style-type: none"> - Sistema urbano regional policêntrico e sub-sistema urbano do Baixo Alentejo estruturado por Beja, com afirmação de pólos e corredores funcionalmente especializados e articulados no contexto sub-regional - Atenuação do processo de despovoamento das áreas rurais, afirmando-se uma rede urbana mais estrutura - Tendência de envelhecimento e de declínio do efectivo populacional concelhio atenuadas |
| Governância e Sociedade | <ul style="list-style-type: none"> - Oferta de respostas sociais tradicionais, com reduzida cobertura territorial - Persistência de uma abordagem de planeamento do território demasiado focalizada na vertente física, com reduzido conteúdo estratégico e pouco articulada com o planeamento dos transportes - Planos de mobilidade desenvolvidos exclusivamente numa óptica municipal, sem preocupações de articulação ao nível supra-municipal - Satisfação das necessidades básicas da população residente nas áreas rurais condicionada pelas dificuldades de acesso a equipamentos, serviços e bens - Preocupações ambientais pouco enraizadas, tendendo a se reflectir na repartição modal | <ul style="list-style-type: none"> - Adequação das respostas sociais às especificidades territoriais e sociais do concelho, assistindo-se à criação de novas valências e à adopção de novas formas de organização dos serviços - Adopção de uma perspectiva inovadora dos instrumentos de planeamento territorial - Planeamento da rede de transportes desenvolvido numa óptica sistémica - Entidades supra-municipais com poderes de gestão no domínio da mobilidade constituídas - Planos de mobilidade supra-municipais implementados e em eficácia - Mudança de comportamento e de atitudes por parte dos cidadãos, tornando-se mais empreendedores e mais conscientes relativamente à adopção de padrões de mobilidade mais consentâneos com a afirmação do paradigma da mobilidade sustentável | <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria do acesso da população a serviços básicos, nomeadamente através da diversificação e alargamento da rede de serviços prestados de forma itinerante - Maior articulação entre planeamento territorial e planeamento dos transportes - Planeamento da rede de transportes desenvolvido numa óptica sistémica, garantindo uma maior articulação dos serviços disponibilizados pelo operador e por outras entidades públicas e privadas - Disponibilidade do operador de transporte público para adaptar a oferta, de forma a garantir uma melhor articulação da rede de transportes - Assunção de comportamentos mais consentâneos com a afirmação dos princípios da mobilidade sustentável |
| Economia e Competitividade | <ul style="list-style-type: none"> - Capacidade de afirmação de algumas fileiras emergentes, embora mantendo-se uma base económica pouco diversificada - Prevalência de défices de penetração das TIC e de aplicação destas tecnologias ao sistema de transportes - Investimentos estruturantes com efeitos limitados na dinamização e diversificação da base económica local, verificando-se a existência de dificuldades em mobilizar as oportunidades por estes criados | <ul style="list-style-type: none"> - Consolidação das actividades económicas emergentes no concelho, dinamizando a economia local e reforçando a sua competitividade - Generalização do acesso às tecnologias e redes globais de informação e comunicação e sua aplicação ao sistema de transportes - Investimentos estruturantes com resultados ao nível da diversificação da base económica, do alargamento da cadeia de valor da abertura ao exterior | <ul style="list-style-type: none"> - Consolidação das actividades económicas emergentes no concelho, dinamizando a economia local e reforçando a sua competitividade - Penetração gradual das TIC, com eventuais aplicações destas tecnologias a nível dos transportes - Investimentos estruturantes com efeitos sensíveis na dinamização de algumas fileiras emergentes na base económica local |

| | | | |
|--------------------------------------|---|---|---|
| <p>Sistema de Transportes</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Evolução da repartição modal caracterizada pelo aumento do TI em detrimento do TP - Rede de transportes públicos pouco articulados e com níveis de serviço desadequados - Manutenção dos elevados custos de operação do sistema de transportes - Manutenção ou agravamento dos índices de sinistralidade rodoviária - Manutenção de alguns constrangimentos à circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique - Prevalência de condicionalismos vários à mobilidade pedonal nos principais percursos utilizados pela população | <ul style="list-style-type: none"> - Evolução da repartição modal fortemente favorável ao TP e aos modos suaves - Ampla cobertura territorial da rede de transportes públicos de passageiros, com a disponibilização de uma rede alargada de serviços flexíveis de transporte, com elevados níveis de serviço e segurança, respondendo às necessidades de deslocação dos diferentes segmentos da procura - Sistema de transportes ambiental, energética e financeiramente eficiente - Forte redução dos índices de sinistralidade rodoviária, com eliminação dos pontos negros actualmente existentes - Inexistência de constrangimentos à circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique - Melhoria generalizada dos níveis de conforto e segurança da circulação pedonal | <ul style="list-style-type: none"> - Evolução da repartição modal com aumento da participação do TP e dos modos suaves - Rede de transportes capaz de articular eficazmente os operadores de transporte e entidades públicas e privadas que disponibilizam serviços de transporte à população - Redução dos custos de operação do sistema de transportes - Aumento da eficiência energética e ambiental do sistema de transportes - Redução dos índices de sinistralidade rodoviária, com eliminação dos constrangimentos existentes - Resolução dos constrangimentos à circulação automóvel identificados no núcleo consolidado da Vila de Ourique - Resolução dos condicionalismos à mobilidade pedonal nos principais percursos intra e inter-urbanos |
|--------------------------------------|---|---|---|

3.2. OBJECTIVOS DO PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Os objectivos definidos para o Plano de Mobilidade Sustentável foram estabelecidos tendo como enquadramento o cenário de referência desenvolvido no ponto precedente, constituindo estes objectivos as orientações basilares para a concretização da visão estratégica para o município no horizonte de 2015. Para estabelecer a articulação e hierarquização destes objectivos recorreu-se ao método do Quadro Lógico.

O Plano de Mobilidade Sustentável é enquadrado por um **objectivo de desenvolvimento** do concelho, cuja abrangência supera a especificidade sectorial deste documento. A consideração deste objectivo de topo, de carácter transversal, prende-se com a necessidade de enquadrar o sistema de transportes e mobilidade num todo sistémico ao qual aquele pertence, com o qual se articula e para a efectivação do qual deverá contribuir.

Sectorialmente, o Plano obedece a um **objectivo geral**, necessariamente articulado com o objectivo de desenvolvimento do concelho, porquanto visa efectivar um conjunto de orientações no domínio dos transportes e mobilidade, tributárias da concretização do objectivo de topo. O objectivo geral decompõe-se em **objectivos específicos** e estes em **objectivos operacionais**. No quadro dos objectivos operacionais são apresentados projectos e acções.

3.2.1. EXPLICITAÇÃO DO QUADRO LÓGICO DA ESTRATÉGIA

Conforme referido anteriormente, a planificação da estratégia de intervenção subjacente ao presente documento foi concebida tendo por base o método do Quadro Lógico, do qual resultou uma matriz em que são enunciados objectivos, apresentados indicadores e explicitados mecanismos de transmissão, alertas e riscos. Descrevem-se, resumidamente, estes elementos:

OBJECTIVOS

Na matriz do quadro lógico são apresentados 4 níveis de objectivos, aos quais correspondem tipologias diferenciadas de objectivos:

- Objectivo de Desenvolvimento do Município
- Objectivo Geral
- Objectivos Específicos
- Objectivos Operacionais

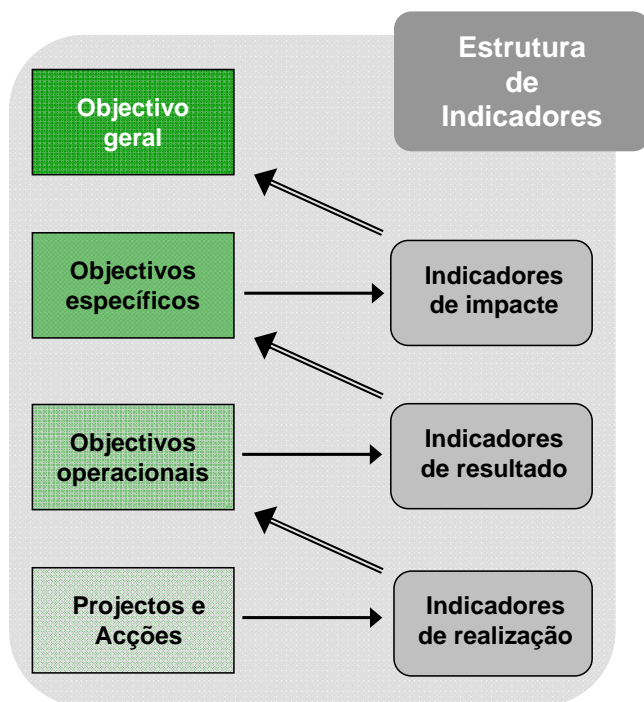
A estes níveis de objectivos corresponde uma hierarquização, de tal forma que os objectivos de nível inferior contribuem para a concretização dos objectivos de nível superior. Desta forma, é possível perceber a complexidade do mecanismo de transmissão que se estabelece desde a operacionalização de uma acção estratégica até à concretização do objectivo geral do Plano de Mobilidade Sustentável, e, bem assim, o contributo deste para o objectivo de desenvolvimento do concelho.

INDICADORES

Os indicadores possibilitam a monitorização e avaliação do grau de concretização dos objectivos e, assim, aferir do seu contributo efectivo para a concretização do objectivo de nível imediatamente superior.

A cada nível de objectivo corresponde uma tipologia de indicador, conforme apresentado no esquema seguinte:

Figura 3. Estrutura de indicadores do Quadro Lógico da Estratégia



Esta tipologia de indicadores segue a classificação proposta no “Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão”, documento que descreve estes indicadores da seguinte forma:

- **Indicadores de impacto** – Medem as consequências que decorrem de uma intervenção para além dos seus efeitos imediatos. Podem ser específicos, se medirem o efeito durável sobre os beneficiários da intervenção, ou globais, se medirem o efeito estruturante sobre uma população mais vasta;
- **Indicadores de resultado** – Medem o produto material, ou *output*, gerado directamente pela actividade da intervenção, podendo ser expresso em unidades físicas ou monetárias;
- **Indicadores de realização** – Medem o efeito directo e imediato do produto gerado por uma intervenção sobre os seus beneficiários, podendo ter um carácter material ou imaterial.

MECANISMOS DE TRANSMISSÃO, ALERTAS E RISCOS

Os **mecanismos de transmissão** explicitam a relação do objectivo/medida de acção em análise com o objectivo de nível imediatamente superior e, bem assim, a relevância evidenciada para a concretização daquele.

Os **alertas** referem-se a aspectos cuja verificação indicia a persistência de entraves à concretização do objectivo/medida de acção (e.g. atraso na implementação das acções, insuficiência da acção para alcançar os resultados esperados, produção de efeitos não esperados por parte da acção implementada).

Os **riscos** explicitam as potenciais consequências da não implementação da acção ou não concretização do objectivo.

Apresenta-se de seguida a estrutura de objectivos do Plano e o Quadro Lógico da estratégia de mobilidade para o concelho de Ourique. Note-se que o Quadro Lógico constitui um instrumento cuja relevância e utilidade ultrapassa o âmbito da estruturação lógica dos objectivos deste documento, na medida em que é fundamental à implementação, com sucesso, das acções definidas e à avaliação dos resultados, sendo para tal identificados indicadores e explicitados mecanismos de transmissão.

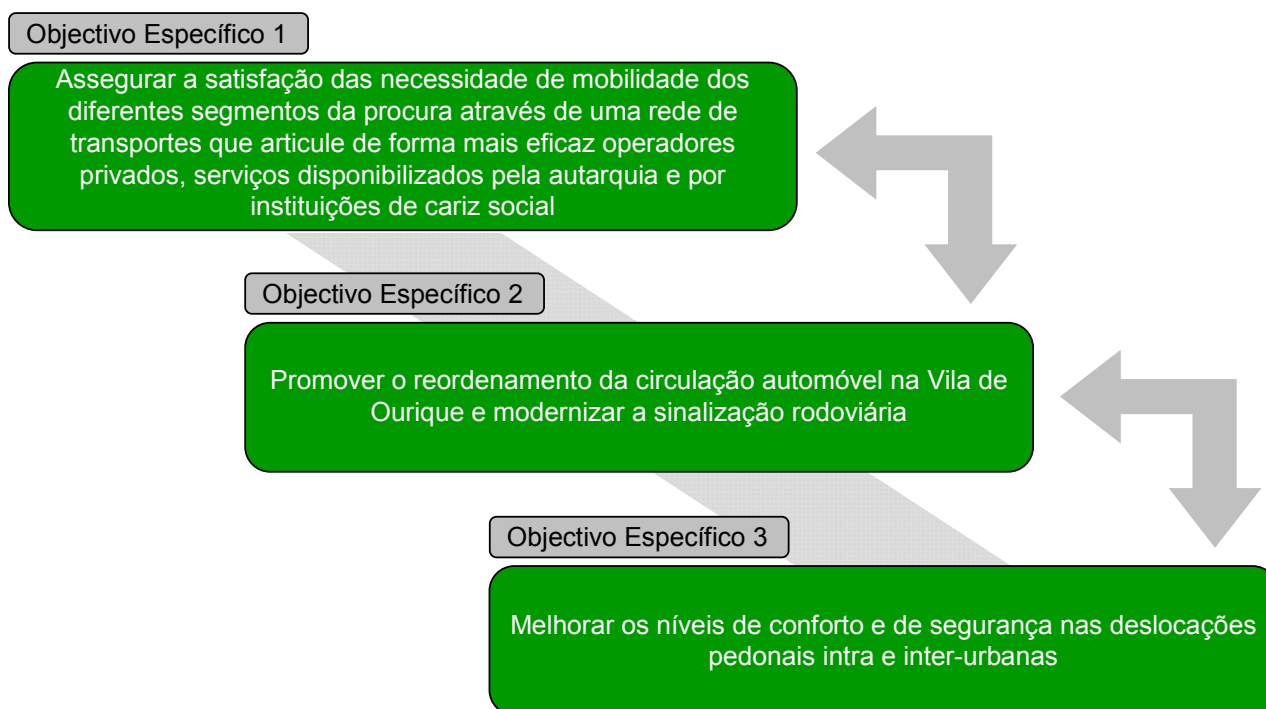
3.2.2. ESTRUTURA DE OBJECTIVOS E QUADRO LÓGICO DA ESTRATÉGIA

O **objectivo geral** estabelecido para o Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho de Ourique apresenta o seguinte enunciado:

Sistema de transportes que disponibilize uma oferta de serviços adaptada às necessidades dos diferentes segmentos da procura e às especificidades do sistema de povoamento do concelho, promova a utilização do transporte público e modos suaves e assegure níveis elevados de segurança rodoviária

Este objectivo geral decompõe-se em três **objectivos específicos**, os quais se articulam entre si de tal forma que não se sobrepõem, não são redundantes nem ambivalentes.

Figura 4. Objectivos específicos do Plano de Mobilidade Sustentável



Por sua vez, cada um dos objectivos específicos decompõe-se nos seguintes **objectivos operacionais**:

Figura 5. Objectivos operacionais do Plano de Mobilidade Sustentável – Objectivo específico 1

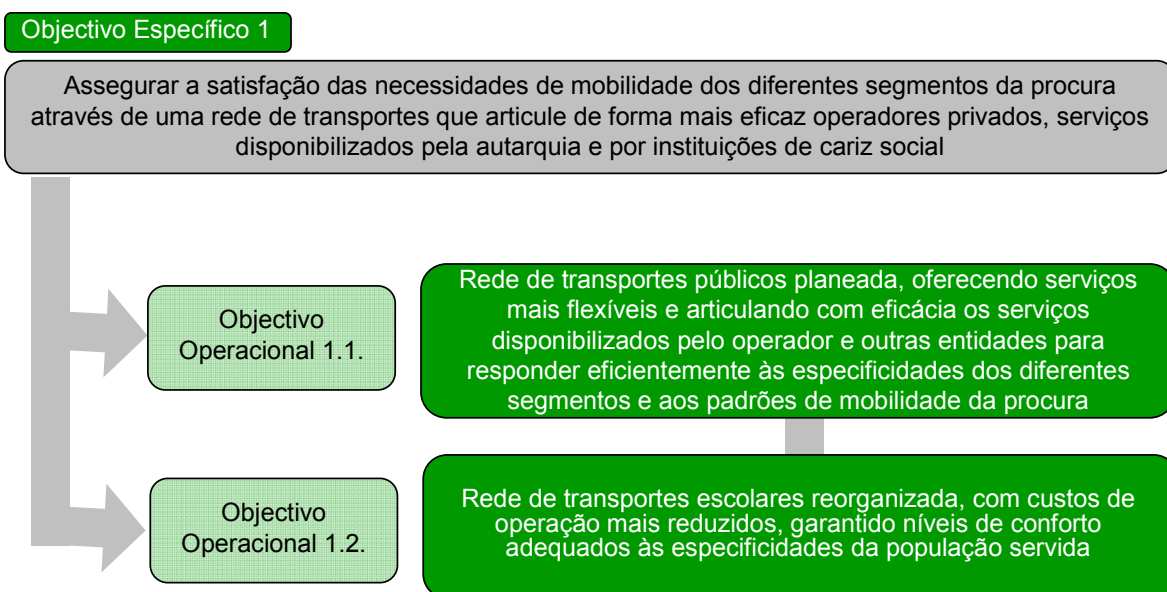


Figura 6. Objectivos operacionais do Plano de Mobilidade Sustentável – Objectivo específico 2

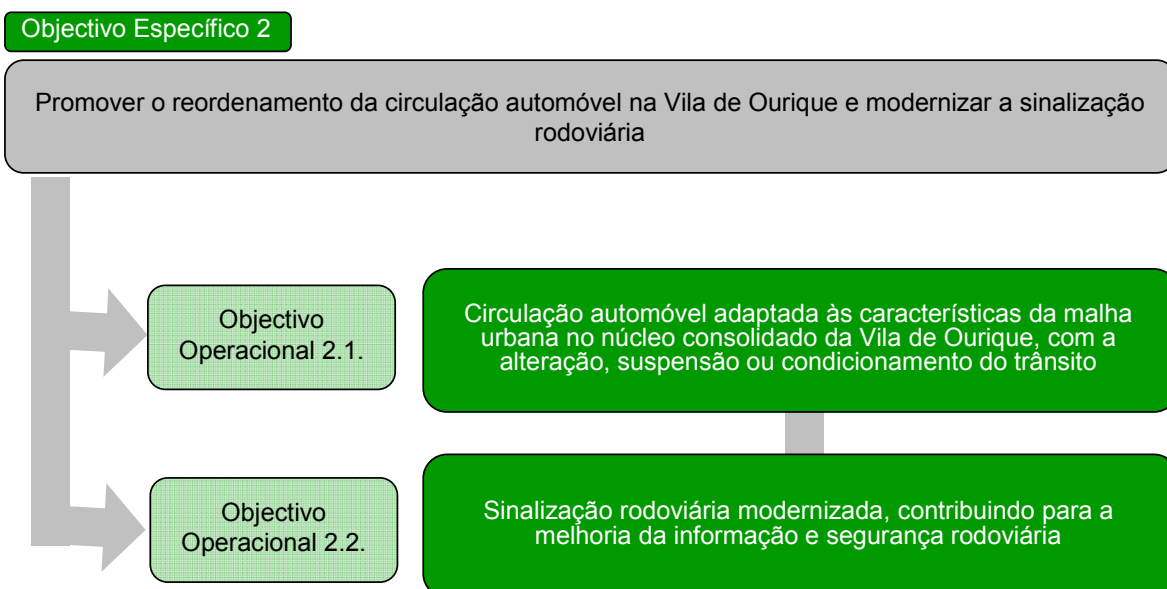
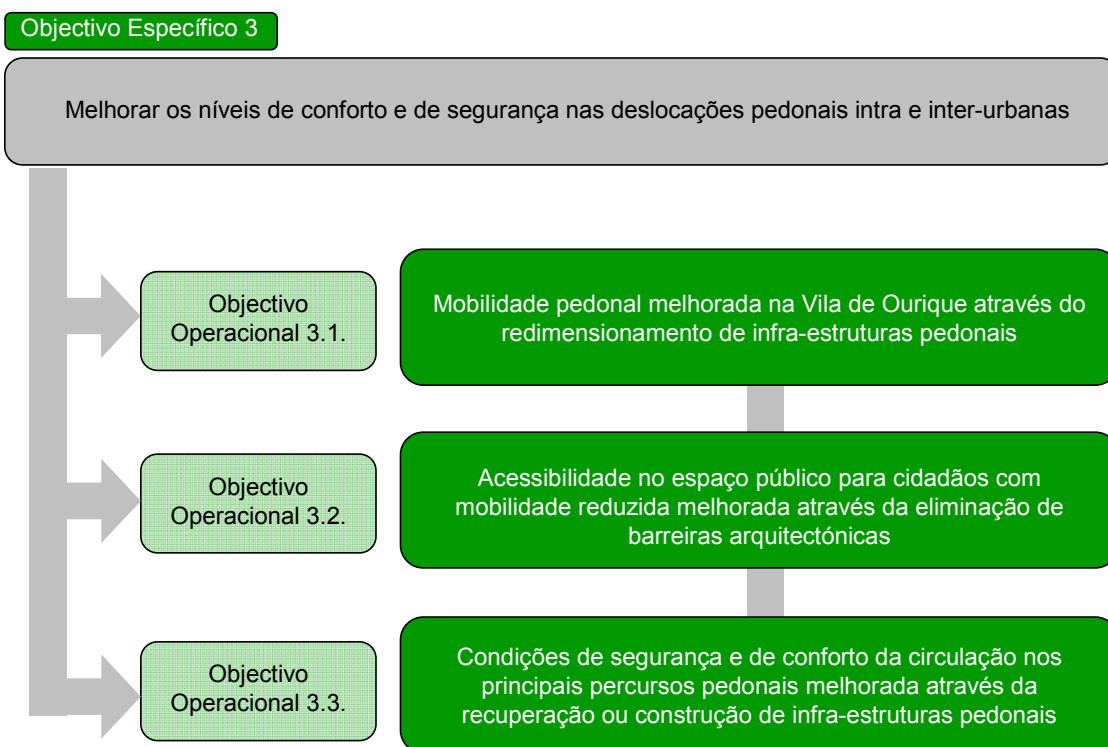


Figura 7. Objectivos operacionais do Plano de Mobilidade Sustentável – Objectivo específico 3



| Enunciado do Objectivo | Indicadores | Mecanismos de transmissão, alertas e riscos |
|--|---|---|
| <p><u>Objectivo de Desenvolvimento</u> Aumentar o nível de qualidade de vida da população residente, num quadro de desenvolvimento económico, coesão social e protecção ambiental</p> | | |
| <p><u>Objectivo Geral</u> Sistema de transportes que disponibilize uma oferta de serviços adaptada às necessidades dos diferentes segmentos da procura e às especificidades do sistema de povoamento do concelho, promova a utilização do transporte público e modos suaves e assegure níveis elevados de segurança rodoviária</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ A cobertura territorial e níveis de serviço da rede de TP deverão aumentar ▪ A participação dos modos suaves e TP na repartição modal deverá aumentar gradualmente, reflectindo-se em termos de eficiência energética e ambiental do sistema de transportes ▪ Os custos de operação do sistema de transportes tenderão a diminuir, melhorando a sua sustentabilidade financeira ▪ A sinistralidade rodoviária deverá manter-se abaixo da média regional e nacional ▪ Os níveis de serviço das infra-estruturas pedonais e a acessibilidade do espaço público deverão aumentar no horizonte do plano, contribuindo para elevar o nível de qualidade de vida dos cidadãos com mobilidade reduzida | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> A prossecução das orientações delineadas no âmbito do Plano deverão traduzir-se numa melhoria dos níveis de mobilidade da população, contribuindo para assegurar uma maior equidade no acesso a equipamentos, bens e serviços e para assegurar as indispensáveis relações de complementaridade e cooperação funcional entre aglomerados urbanos e destes com as áreas rurais sob sua influência. As preocupações ambientais expressas, por exemplo, na definição de intervenções que visam aumentar a participação dos modos suaves (essencialmente o modo pedonal) e TP na repartição modal (em detrimento do TI), traduzir-se-ão numa maior eficiência energética e ambiental do sistema de transportes, logo, numa maior protecção ambiental. Acresce que as intervenções propostas para aumentar a mobilidade e acessibilidade no espaço público permitirão aumentar significativamente a qualidade de vida dos cidadãos, sobretudo dos cidadãos com mobilidade reduzida.</p> <p><u>Riscos:</u> O sucesso na concretização deste objectivo depende, em grande medida, de uma estreita articulação e cooperação institucional, envolvendo a câmara municipal, juntas de freguesia, operador de transporte rodoviário, instituições sociais, entre outros. Desta forma, o não envolvimento e participação (concertada) destas entidades na implementação de algumas medidas de acção consideradas no Plano de Mobilidade poderá inviabilizar a sua realização ou influenciar negativamente os seus resultados, condicionando a concretização plena do objectivo geral.</p> |

| Enunciado do Objectivo | Indicadores | Mecanismos de transmissão, alertas e riscos |
|--|---|---|
| <p><u>Objectivo Específico 1</u> Assegurar a satisfação das necessidades de mobilidade dos diferentes segmentos da procura através de uma rede de transportes que articule de forma mais eficaz operadores privados, serviços disponibilizados pela autarquia e por instituições de cariz social</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Melhoria da cobertura territorial dos serviços de transporte público ▪ Melhoria do acesso da população a equipamentos, bens e serviços ▪ Melhoria da comodidade do sistema de transportes ▪ Aumento do peso do TP na repartição modal ▪ Diminuição dos custos de operação do sistema de transportes | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> O desenvolvimento de uma rede de transportes que responda às necessidades da procura constitui um aspecto essencial no sentido de garantir a melhoria dos níveis de mobilidade da população. Ademais, a melhoria da articulação entre os serviços de transporte disponibilizados pelo operador e demais entidades públicas e privadas deverá permitir melhorar a cobertura territorial da rede de transportes, promovendo a sua adaptação às especificidades do sistema de povoamento do concelho, assegurando assim uma maior equidade no acesso a equipamentos, bens e serviços e contribuindo para o aumento da coesão social e territorial.</p> <p><u>Alertas:</u> Dificuldade em implementar uma rede articulada de serviços de transporte rodoviário, manutenção de défices de cobertura territorial da rede de transportes, agravamento ou manutenção dos tempos médios de deslocação casa-escola por parte população escolar.</p> <p><u>Riscos:</u> Rede de transportes com baixos níveis de serviço e com cobertura territorial inadequada coloca em risco a coesão social e territorial, agravando os desequilíbrios no acesso a equipamentos, bens e serviços, e favorece a utilização do TI em detrimento do TP.</p> |
| <p><u>Objectivo Operacional 1.1</u> Rede de transportes públicos planeada, oferecendo serviços mais flexíveis e articulando com eficácia os serviços disponibilizados pelo operador e outras entidades para responder eficientemente às especificidades dos diferentes segmentos da procura</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sistema articulado de serviços de transportes implementado ▪ Tempo médio por percurso entre sedes de freguesia e entre estas e a sede de concelho diminuído ▪ Tempo de transbordo entre carreiras diminuído ▪ Número de aglomerados populacionais servidos por TP aumentado ▪ Número de ligações directas entre aglomerados populacionais aumentado ▪ Número de passageiros transportados por km aumentado ▪ Conforto das plataformas de abrigo aumentado | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> O planeamento de uma rede de transportes públicos com oferta de serviços mais flexíveis, melhor articulados e territorialmente mais abrangente permitirá responder às necessidades específicas da procura, adaptando-se aos padrões de mobilidade de uma área de baixa densidade, pouco consentâneos com uma oferta de transporte regular fora dos percursos inter-urbanos. Ademais, o planeamento integrado das diferentes redes de serviços de transporte disponibilizadas pelo operador rodoviário e por várias entidades públicas e privadas no âmbito da sua actividade, permitirá articular e rentabilizar a oferta destes serviços contribuindo não apenas para o aumento da eficiência dos mesmos, mas também para uma maior adequação às especificidades da procura e para uma maior cobertura territorial.</p> <p><u>Alertas:</u> Dificuldade em envolver e concertar o operador e as várias entidades públicas e privadas que prestam serviços de transporte no planeamento de uma rede articulada de transportes. O não aumento do número de aglomerados populacionais servidos por transporte público, assim como a manutenção dos actuais níveis de conforto dos serviços de transporte público.</p> <p><u>Riscos:</u> Rede de TP pouco flexível e com reduzidos níveis de eficiência, incapaz de responder às especificidades e satisfazer as necessidades da procura, o que condicionará a mobilidade da população residente nas áreas rurais, afectando a sua qualidade de vida e continuando a favorecer o TI.</p> |

| Enunciado do Objectivo | Indicadores | Mecanismos de transmissão, alertas e riscos |
|--|---|---|
| <p><u>Objectivo Operacional 1.2</u> Rede de transportes escolares reorganizada, com custos de operação mais reduzidos, garantindo níveis de conforto adequados às especificidades da população servida</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempo médio por percurso da rede de transporte escolar diminuído ▪ Número de transbordos nas viagens entre o local de residência e o estabelecimento de ensino diminuídos ▪ Tempo de transbordo nos locais de articulação das carreiras de TP com os circuitos municipais diminuído ▪ Custo de operação da rede de transporte escolar reduzido | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> O reordenamento da rede de transportes escolares, por forma a assegurar a melhoria dos níveis de serviço e de conforto, assim como a melhoria da articulação entre os serviços disponibilizados pelo operador e pela autarquia, é condição essencial para satisfazer adequadamente as necessidades de deslocação diárias deste segmento específico da procura, assegurando simultaneamente uma redução dos custos de operação.</p> <p><u>Alertas:</u> O agravamento de qualquer parâmetro de avaliação dos níveis de serviço, de conforto e de eficiência financeira da rede de transportes escolares poderá significar a inviabilização da concretização do objectivo.</p> <p><u>Riscos:</u> Agravamento dos níveis de serviço e de conforto da rede de transportes escolares, implicando a sua desadequação relativamente às necessidades e especificidades da procura constituída pela população escolar, logo, podendo prejudicar o seu desempenho escolar.</p> |
| <p><u>Objectivo Especifico 2</u> Promover o reordenamento da circulação automóvel na Vila de Ourique e modernizar a sinalização rodoviária</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Melhoria da coexistência entre a circulação automóvel e a circulação pedonal na Vila de Ourique ▪ Aumento da segurança rodoviária | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> O reordenamento da circulação automóvel na Vila de Ourique, não contribuindo de forma directa para a concretização do objectivo geral, constitui um objectivo tributário da promoção do modo pedonal nas deslocações intra-urbanas à escala deste aglomerado, na medida em que se articula com o objectivo operacional de redimensionamento das infra-estruturas pedonais, com o qual se preconiza melhor o conforto e aumentar a segurança da circulação pedonal. Por outro lado, a modernização da sinalização rodoviária tenderá a contribuir para o aumento da segurança rodoviária.</p> <p><u>Alertas:</u> Persistência de constrangimentos à circulação automóvel nas vias intervencionadas e falta de eficácia das acções no domínio da sinalética ao nível da resolução de pontos de conflito e do aumento das condições de segurança rodoviária.</p> <p><u>Riscos:</u> Existência de problemas pontuais de circulação automóvel na Vila de Ourique, cuja não resolução condicionará ainda o intento de melhoria da acessibilidade e mobilidade pedonal neste aglomerado urbano. As debilidades na sinalização tenderão a repercutir-se na segurança da circulação rodoviária e na inteligibilidade e orientação na rede viária.</p> |

| Enunciado do Objectivo | Indicadores | Mecanismos de transmissão, alertas e riscos |
|--|--|--|
| <p><u>Objectivo Operacional 2.1</u> Circulação automóvel adaptada às características da malha urbana no núcleo consolidado da Vila de Ourique, com a alteração, suspensão ou condicionamento do trânsito</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique melhorada ▪ Perceptibilidade da organização da circulação automóvel aumentada | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> O desenvolvimento e apresentação de uma proposta de alteração, suspensão ou condicionamento do trânsito na Vila de Ourique traduz a componente operacional do objectivo específico de promoção do reordenamento da circulação automóvel neste núcleo urbano, pelo que a implementação das intervenções preconizadas nesta proposta possibilitarão a materialização de tal objectivo. Será assim possível melhorar as condições da circulação (eliminando os constrangimentos existentes e aumentando a perceptibilidade da organização funcional da circulação), adaptando-a às características da rede viária neste núcleo consolidado, pautada pela existência de algumas vias estreitas e de pequena extensão, inviabilizadora, nalgumas situações, do cruzamento de veículos ou do acesso de veículos de maior dimensão.</p> <p><u>Alertas:</u> Persistência de alguns constrangimentos à circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique.</p> <p><u>Riscos:</u> A não eliminação dos constrangimentos existentes através do reordenamento da circulação automóvel (alteração, suspensão ou condicionamento do trânsito) resultará na persistência de problemas pontuais de circulação. Acresce que a não implementação destas intervenções condicionará a concretização do objectivo operacional alicerçado na melhoria da mobilidade pedonal na Vila de Ourique, pois o redimensionamento de algumas infra-estruturas pedonais depende da alteração ou suspensão da circulação automóvel em algumas vias.</p> |
| <p><u>Objectivo Operacional 2.2</u> Sinalização rodoviária modernizada, contribuindo para a melhoria da informação e segurança rodoviária</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Número de acidentes rodoviários reduzido ▪ Facilidade de orientação na rede viária aumentada | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> A intervenção na sinalização rodoviária prende-se com a correcção de alguns problemas detectados, nomeadamente no que se refere à compatibilização da sinalética com as normas vigentes, permitindo assim a sua modernização, o que deverá traduzir-se na melhoria da informação ao condutor, na eliminação de potenciais pontos de conflito e no aumento da segurança da circulação rodoviária.</p> <p><u>Alertas:</u> A persistência de pontos de conflito e o aumento/manutenção dos índices de sinistralidade rodoviária nas vias intervencionadas pode indiciar a falta de eficácia das acções no domínio da sinalética para aumentar os níveis de segurança rodoviária.</p> <p><u>Riscos:</u> Manutenção de problemas a nível da sinalética passíveis de condicionar a segurança da circulação rodoviária e a facilidade de orientação na rede viária.</p> |

| Enunciado do Objectivo | Indicadores | Mecanismos de transmissão, alertas e riscos |
|---|---|--|
| <p><u>Objectivo Específico 3</u> Melhorar os níveis de conforto e de segurança nas deslocações pedonais intra e inter-urbanas</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento do peso do modo pedonal na repartição modal nas deslocações intra-urbanas e inter-urbanas ▪ Aumento da segurança da circulação pedonal nos principais percursos intra-urbanos e inter-urbanos ▪ Aumento da acessibilidade no espaço público | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> A melhoria dos níveis de conforto e de segurança nas deslocações pedonais (nomeadamente através de intervenções qualificadoras das infra-estruturas pedonais de suporte às deslocações intra e inter-urbanas e de eliminação de barreiras arquitectónicas), melhorando a mobilidade e a acessibilidade no espaço público, concorre para promover a utilização dos modos suaves (no caso o modo pedonal), assim como para elevar os níveis de segurança assegurado pelo sistema de transportes.</p> <p><u>Alertas:</u> Persistência de problemas de desconforto e de insegurança nos principais circuitos pedonais motivados, por exemplo, pelo confronto com o tráfego motorizado em virtude da inexistência de segregação física. Outro alerta será a evolução desfavorável do modo pedonal na repartição modal, sobretudo nas deslocações de menor distância.</p> <p><u>Riscos:</u> Problemas de acessibilidade no espaço público e de insegurança nos principais percursos pedonais, reflectindo-se no agravamento das condições de mobilidade da população e da repartição modal em favor do TI, anulando-se os resultados expectáveis dos investimentos na melhoria das condições de circulação pedonal nas deslocações intra e inter-urbanas.</p> |
| <p><u>Objectivo Operacional 3.1</u> Mobilidade pedonal melhorada na Vila de Ourique através do redimensionamento de infra-estruturas pedonais</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nível de serviço pedonal na Vila de Ourique aumentado | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> A intervenção ao nível do redimensionamento de infra-estruturas pedonais permitirá melhorar os níveis de conforto e segurança da circulação pedonal, o que se reflectirá necessariamente na melhoria das condições de mobilidade da população.</p> <p><u>Alertas:</u> Atraso na operacionalização da intervenção de redimensionamento de infra-estruturas pedonais.</p> <p><u>Riscos:</u> Persistência de condicionantes penalizadoras do conforto e segurança da circulação pedonal, afectando a mobilidade da população. Importa ainda ter em conta que o objectivo de redimensionamento de infra-estruturas pedonais depende, em parte, da concretização do objectivo operacional relacionado com o reordenamento da circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique, pelo que eventuais obstáculos à sua implementação condicionarão as intervenções que subjazem ao presente objectivo.</p> |
| <p><u>Objectivo Operacional 3.2</u> Acessibilidade no espaço público para cidadãos com mobilidade reduzida melhorada através da eliminação de barreiras arquitectónicas</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nível de serviço pedonal para cidadãos com mobilidade reduzida aumento | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> As barreiras físicas existentes no espaço público constituem um entrave às deslocações dos cidadãos com mobilidade reduzida. Com a remoção destas barreiras, já inventariadas pela Câmara Municipal de Ourique, será possível melhorar a acessibilidade a mobilidade dos cidadãos, promovendo-se assim a melhoria da sua qualidade de vida.</p> <p><u>Alertas:</u> Número reduzido de intervenções de remoção de barreiras físicas no espaço público.</p> <p><u>Riscos:</u> Persistência de barreiras físicas indutoras de problemas de acessibilidade e mobilidade no espaço público, afectando, sobretudo, os cidadãos com mobilidade reduzida.</p> |

| Enunciado do Objectivo | Indicadores | Mecanismos de transmissão, alertas e riscos |
|--|---|---|
| <p><u>Objectivo Operacional 3.3</u> Condições de segurança e de conforto da circulação nos principais percursos pedonais melhorada através da recuperação ou construção de infra-estruturas pedonais</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nível de serviço pedonal nos principais percursos aumentado ▪ Níveis de sinistralidade rodoviária envolvendo peões reduzidos | <p><u>Mecanismos de transmissão:</u> A recuperação ou construção de infra-estruturas pedonais nos principais percursos utilizados pela população permitirá melhorar os níveis de conforto e de segurança da circulação nos percursos urbanos e inter-urbanos.</p> <p><u>Alertas:</u> Dificuldade de implementação das soluções propostas nos percursos de maior extensão.</p> <p><u>Riscos:</u> Baixos níveis de conforto e de segurança da circulação pedonal em alguns percursos, facto que tenderá a reflectir-se nos níveis de sinistralidade e a constituir-se como um entrave à promoção dos modos suaves</p> |

3.3. ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

A estratégia delineada no âmbito do presente documento é formalizada num quadro articulado de orientações (concretizadas em objectivos específicos e operacionais) balizadas pelas prioridades de intervenção traçadas no objectivo geral do Plano de Mobilidade Sustentável, e que traduzem o desígnio (explicitado sob a forma de visão estratégica) assumido para este domínio no horizonte de 2015.

Objectivo Específico 1

Assegurar a satisfação das necessidades de mobilidade dos diferentes segmentos da procura através de uma rede de transportes que articule de forma mais eficaz operadores privados, serviços disponibilizados pela autarquia e por instituições de cariz social

A satisfação das necessidades de mobilidade dos diferentes segmentos da procura deve ser perspectivada no contexto das especificidades inerentes ao facto de o concelho de Ourique se apresentar como uma área de baixa densidade, nomeadamente no que se refere ao sistema de povoamento, rede urbana concelhia, padrões de mobilidade e volume de procura.

Tais especificidades acabam por determinar a ineficiência dos serviços de transporte regulares para satisfazer as necessidades de mobilidade das populações assegurando uma cobertura territorial alargada e bons níveis de serviço de forma financeiramente sustentável (condicionando, por isso, o aumento do número de carreiras ou extensão dos percursos das carreiras existentes, o aumento do número de circulações ou o investimento na aquisição de material circulante mais adaptado e capaz de assegurar maiores níveis de conforto).

Com efeito, perante esta inadaptação dos serviços de transporte regulares fora dos principais percursos inter-urbanos e considerando as necessidades de deslocação (efectuadas de forma regular ou ocasional) dos diferentes segmentos da procura, entende-se que a resposta deverá consistir no desenvolvimento de uma rede de transportes que articule de forma mais eficaz os diferentes serviços de transporte disponibilizados por diversas entidades públicas e privadas. Esta panóplia de serviços estabelece presentemente um conjunto complexo de redes com finalidades específicas que operam no território concelhio de modo desarticulado, entre as quais se encontram, por exemplo, a rede de transportes escolares

disponibilizados pela câmara municipal e várias juntas de freguesia e os serviços de transporte de doentes disponibilizados igualmente por estas entidades ou as redes de serviços de apoio domiciliário das instituições de cariz social a operar no concelho.

O planeamento integrado destas redes, incluindo os serviços oferecidos pelo operador de transporte rodoviário, permitirá a sua maior articulação, de tal forma que a complementaridade entre serviços tornará possível a resposta às necessidades dos diferentes segmentos da procura, com serviços mais flexíveis (percursos e horários), com uma cobertura territorial mais alargada e com melhor desempenho do sistema.

A concretização deste objectivo específico pressupõe, assim, o envolvimento e actuação concertada de várias entidades públicas e privadas (em que se inclui o operador de transportes) que asseguram, no âmbito da sua actividade, o funcionamento de redes e de serviços de transporte.

Desta forma, as orientações estratégicas que subjazem a este objectivo específico são:

- Melhoria do acesso da população a equipamentos, bens e serviços, garantindo assim uma maior equidade social e promovendo a coesão socio-económico e territorial;
- Melhoria dos níveis de serviço do sistema de transportes, com serviços mais flexíveis, tornando-o num veículo de promoção da equidade, integração e coesão social enquanto mecanismo capaz de satisfazer as necessidades de mobilidade da população e aumentando a sua atractividade num contexto de incremento da mobilidade motorizada;
- Aumento da procura do transporte público em detrimento do transporte individual, garantindo uma repartição modal mais favorável àquele modo de transporte;
- Existência de uma rede de transporte escolar planeada de forma a garantir uma maior articulação com a rede de transporte público e a racionalização dos serviços de transporte (com custos de operação mais reduzidos, contribuindo para uma maior sustentabilidade

financeira do mesmo) e a assegurar níveis de conforto compatíveis com a natureza do serviço e da população servida.

Estas orientações estratégicas estão corporizadas nos objectivos operacionais seguidamente apresentados.

Objectivo Operacional 1.1

Rede de transportes públicos planeada, oferecendo serviços mais flexíveis e articulando com eficácia os serviços disponibilizados pelo operador e outras entidades para responder eficientemente às especificidades dos diferentes segmentos da procura

As orientações associadas a este objectivo são as seguintes:

- Melhoria do tempo de percurso entre sedes de freguesia e estas e a sede de concelho;
- Aumento do número de aglomerados populacionais com cobertura de serviços de transporte;
- Aumento do número de ligações directas (sem necessidade de transbordo) entre aglomerados populacionais;
- Aumento da atractividade do transporte público, criando uma massa crítica (procura) passível de viabilizar o desenvolvimento futuro de novos serviços de transporte e a assegurar a sua sustentabilidade;
- Melhoria das condições de conforto, de segurança e de informação ao cliente nas plataformas de abrigo.

Para garantir a prossecução destas orientações e concretizar este objectivo operacional, foram consideradas as seguintes intervenções:

- Reestruturação da rede de serviços de transporte rodoviário

- Requalificação das plataformas de abrigo de passageiros

Objectivo Operacional 1.2

Rede de transportes escolares reorganizada, com custos de operação mais reduzidos, garantindo níveis de conforto adequados às especificidades da população servida

A reorganização da rede de transportes escolares deve ser operada em estreita articulação com o objectivo operacional precedente, regendo-se pelas seguintes prioridades de actuação:

- Redução do tempo médio dos percursos integrados na rede de transportes escolares;
- Redução do número e tempo de transbordos nas deslocações casa-escola;
- Redução do custo de operação da rede de transporte escolar através da racionalização da oferta do serviço de transporte, garantindo uma melhor articulação entre os serviços disponibilizados pela autarquia (considerando-se aqui a câmara municipal e as juntas de freguesia) e as carreiras de transporte público asseguradas pelo operador. Esta racionalização poderá ainda passar pela contratualização de alguns percursos ao operador de transporte público rodoviário.

O cumprimento destas prioridades de actuação e a concretização do objectivo operacional passam pela realização da seguinte intervenção:

- Reestruturação da rede de transporte escolar

Objectivo Específico 2

Promover o reordenamento da circulação automóvel na Vila de Ourique e modernizar a sinalização rodoviária

O objectivo de promoção do reordenamento da circulação automóvel na Vila de Ourique e de modernização da sinalização rodoviária no concelho apresenta-se como um objectivo compósito, envolvendo dois domínios prioritários de intervenção com âmbitos espaciais distintos: Vila de Ourique e concelho de Ourique.

Relativamente ao primeiro domínio, a sua consideração no Plano de Mobilidade Sustentável prende-se com a necessidade de melhorar as condições de circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique, em virtude da existência de alguns constrangimentos que decorrem das características da rede viária neste núcleo (com vias estreitas e de pequena dimensão) e que tornam estas vias inadequadas, por exemplo, para duplo sentido de circulação, e que dificultam o acesso a veículos de maior dimensão. Este reordenamento da circulação automóvel será ainda tributário da melhoria das condições de mobilidade pedonal neste aglomerado, porquanto possibilitará o redimensionamento de infra-estruturas pedonais (e, assim, o incremento do conforto e o aumento da segurança da circulação pedonal), contribuindo para a melhoria da coexistência entre a circulação automóvel e a circulação pedonal na Vila de Ourique.

No que se refere ao segundo domínio, a modernização da sinalização rodoviária decorre da identificação de algumas debilidades neste sistema, cuja correcção deverá se traduzir na melhoria da informação ao condutor, na eliminação de potenciais pontos de conflito e no aumento da segurança da circulação rodoviária.

Para alcançar este objectivo específico e, bem assim, as prioridades de intervenção que lhe subjazem, definiram-se os seguintes objectivos operacionais e medidas de acção/projectos:

Objectivo Operacional 2.1

Circulação automóvel adaptada às características da malha urbana no núcleo consolidado da Vila de Ourique, com a alteração, suspensão ou condicionamento do trânsito

Considerando o enquadramento estratégico anteriormente explicitado, estabeleceram-se como orientações para este objectivo operacional:

- Melhoria da circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique;
- Melhoria da coexistência entre o tráfego motorizado e o tráfego pedonal.

A concretização destes resultados passa pela implementação da seguinte intervenção:

- Reordenamento da circulação automóvel e dos sentidos de trânsito no núcleo consolidado da Vila de Ourique

Objectivo Operacional 2.2

Sinalização rodoviária modernizada, contribuindo para a melhoria da informação e segurança rodoviária

Tendo por base a identificação de algumas debilidades na sinalização rodoviária (e.g. a necessidade da sua compatibilização com as normas vigentes), este objectivo visa a criação de condições, a este nível, para melhorar a inteligibilidade e orientação na rede viária, eliminar potenciais pontos de conflito e contribuir para aumentar a segurança rodoviária. Neste sentido, este objectivo rege-se pelas seguintes orientações:

- Correção de deficiências detectadas no sistema de sinalização rodoviária;

- Melhoria da sinalização de advertência de perigo nos locais de maior sinistralidade, contribuindo assim para o aumento da segurança rodoviária;
- Facilitação da orientação na rede viária.

O cumprimento deste objectivo, e orientações associadas, passa pela concretização da seguinte linha de actuação:

- Renovação da sinalização rodoviária no concelho de Ourique

Objectivo Específico 3

Melhorar os níveis de conforto e de segurança nas deslocações pedonais intra e inter-urbanas

O conforto e segurança nas deslocações pedonais são presentemente condicionados por um conjunto factores, arreigados na existência de obstáculos à circulação no espaço público (aspecto que ganha particular relevo enquanto condicionante à liberdade de movimentos dos cidadãos com mobilidade reduzida) e na inexistência (no caso dos percursos inter-urbanos) ou inadequação (no caso dos percursos intra-urbanos) das infra-estruturas pedonais, sobre os quais importa actuar no sentido de:

- Melhorar a mobilidade e acessibilidade do espaço público;
- Concorrer para a promoção da utilização dos modos suaves (no caso, o modo pedonal);
- Aumentar a segurança da circulação pedonal nos principais percursos intra-urbanos e inter-urbanos, elevando assim os níveis de segurança do sistema de transportes.

Deste preâmbulo resulta claro que a incidência espacial das disposições veiculadas neste objectivo específico opera-se a duas escalas privilegiadas

de actuação: o espaço urbano (entenda-se aglomerações populacionais do concelho de Ourique) e o “espaço canal” de ligação inter-urbana (incluindo-se neste âmbito as ligações a pólos atractores sitos no exterior dos perímetros urbanos).

Estas orientações são operacionalizadas através dos seguintes objectivos e intervenções:

Objectivo Operacional 3.1

Mobilidade pedonal melhorada na Vila de Ourique através do redimensionamento de infra-estruturas pedonais

O conforto e segurança da circulação pedonal constituem um aspecto crucial na melhoria das condições de mobilidade pedonal no núcleo consolidado da Vila de Ourique, decorrendo a acuidade da assunção desta prioridade de intervenção da inadequação de parte das infra-estruturas pedonais para assegurar níveis de serviço elevados, visando-se corrigir deficiências como o sub-dimensionamento e a descontinuidade dos trajectos. Assim, em articulação com o objectivo operacional alicerçado no reordenamento da circulação automóvel nesta área intervenção, esta prioridade estratégica será efectivada através do seguinte projecto:

- Redimensionamento e requalificação das infra-estruturas pedonais no núcleo consolidado da Vila de Ourique

Objectivo Operacional 3.2

Acessibilidade no espaço público para cidadãos com mobilidade reduzida melhorada através da eliminação de barreiras arquitectónicas

Como é afirmado no Decreto-Lei 163/2006 de 8 de Agosto, “a promoção da acessibilidade constitui um elemento fundamental na qualidade de vida das pessoas, sendo um meio imprescindível para o exercício dos direitos que são conferidos a qualquer membro de uma sociedade democrática, contribuindo decisivamente para um maior reforço dos laços sociais, para

uma maior participação cívica de todos aqueles que a integram e, conseqüentemente, para um crescente aprofundamento da solidariedade no Estado social de direito”. Assumindo este entendimento, procura-se essencialmente através do presente objectivo:

- Reduzir o número de barreiras físicas no espaço público e no acesso a edifícios públicos;
- Melhorar o conforto de circulação dos cidadãos, em particular dos cidadãos com mobilidade reduzida.

Este objectivo operacional deverá incidir na eliminação das barreiras arquitectónicas no acesso a edifícios públicos e no espaço público, tendo como área espacial de intervenção as aglomerações urbanas do concelho de Ourique, com base no inventário de barreiras elaborado pela Câmara Municipal. O objectivo será alcançado com a concretização da seguinte intervenção:

- Projecto de eliminação de barreiras arquitectónicas no concelho de Ourique

Objectivo Operacional 3.3

Condições de segurança e de conforto da circulação nos principais percursos pedonais melhorada através da recuperação ou construção de infra-estruturas pedonais

Em sede de diagnóstico foram identificados os principais percursos pedonais utilizados pela população, os quais envolvem deslocações realizadas na Vila de Ourique (assegurando, em grande medida, a ligação aos principais pólos atractores à escala deste aglomerado), mas também entre aglomerados populacionais (e.g. Garvão – Funcheira e Conceição – Alcarias) e entre estes e pólos atractores localizados fora dos perímetros urbanos (destacando-se o caso da superfície comercial em Ourique). A inexistência (no caso dos percursos inter-urbanos) ou inadequação (no caso dos percursos intra-urbanos) das infra-estruturas pedonais nalguns destes percursos traduz-se em baixos níveis de conforto e de segurança da

circulação pedonal (para além de desincentivar a utilização deste modo), características que se pretende inverter com a seguinte intervenção:

- Implementação de soluções técnicas (recuperação/construção) para aumento da segurança e conforto de peões nos principais percursos pedonais

3.4. PROJECTOS E ACÇÕES

O Plano de Mobilidade Sustentável será concretizado através de um conjunto articulado de projectos e acções, com os quais se pretende alcançar os objectivos traçados.

No quadro seguinte são indicadas as intervenções propostas por objectivo, acompanhadas pelos seguintes elementos de caracterização:

- **Entidade responsável pela execução/promoção** – Indicação da(s) entidade(s) responsável(eis) pela execução/promoção da intervenção.
- **Entidades envolvidas** – Indicação da(s) entidade(s) a envolver na execução da intervenção.
- **Prioridade de execução** – Indicação da “urgência” de realização da intervenção.

| Objectivos e Projectos/Ações | Entidade Responsável | Entidades Envolvidas | Prioridade de Execução* |
|--|-----------------------------|---|-------------------------|
| <u>Objectivo Específico 1</u> Assegurar a satisfação das necessidades de mobilidade dos diferentes segmentos da procura através de uma rede de transportes que articule de forma mais eficaz operadores privados, serviços disponibilizados pela autarquia e por instituições de cariz social | | | |
| <u>Objectivo Operacional 1.1</u> Rede de transportes públicos planeada, oferecendo serviços mais flexíveis e articulando com eficácia os serviços disponibilizados pelo operador e outras entidades para responder eficientemente às especificidades dos diferentes segmentos da procura | | | |
| Reestruturação da rede de serviços de transporte rodoviário | Câmara Municipal de Ourique | Juntas de Freguesia, Rodoviária do Alentejo, Santa Casa da Misericórdia, Outras Entidades | 1 |
| Requalificação das plataformas de abrigo de passageiros | Câmara Municipal de Ourique | Juntas de Freguesia | 2 |
| <u>Objectivo Operacional 1.2</u> Rede de transportes escolares reorganizada, com custos de operação mais reduzidos, garantindo níveis de conforto adequados às especificidades da população servida | | | |
| Reestruturação da rede de transporte escolar | Câmara Municipal de Ourique | Rodoviária do Alentejo, Juntas de Freguesia | 1 |
| <u>Objectivo Específico 2</u> Promover o reordenamento da circulação automóvel na Vila de Ourique e modernizar a sinalização rodoviária | | | |
| <u>Objectivo Operacional 2.1</u> Circulação automóvel adaptada às características da malha urbana no núcleo consolidado da Vila de Ourique, com a alteração, suspensão ou condicionamento do trânsito | | | |
| Reordenamento da circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique | Câmara Municipal de Ourique | | 2 |
| <u>Objectivo Operacional 2.2</u> Sinalização rodoviária modernizada, contribuindo para a melhoria da informação e segurança rodoviária | | | |

| Objectivos e Projectos/Ações | Entidade Responsável | Entidades Envolvidas | Prioridade de Execução* |
|--|-----------------------------|----------------------|-------------------------|
| Renovação da sinalização rodoviária no concelho de Ourique | Câmara Municipal de Ourique | Juntas de Freguesia | 1 |
| Objectivo Específico 3 Melhorar os níveis de conforto e de segurança nas deslocações pedonais intra e inter-urbanas | | | |
| <u>Objectivo Operacional 3.1</u> Mobilidade pedonal melhorada na Vila de Ourique através do redimensionamento de infra-estruturas pedonais | | | |
| Projecto de redimensionamento e requalificação das infra-estruturas pedonais na Vila de Ourique | Câmara Municipal de Ourique | | 2 |
| <u>Objectivo Operacional 3.2</u> Acessibilidade no espaço público para cidadãos com mobilidade reduzida melhorada através da eliminação de barreiras arquitectónicas | | | |
| Projecto de eliminação de barreiras arquitectónicas no concelho de Ourique | Câmara Municipal de Ourique | Juntas de Freguesia | 1 |
| <u>Objectivo Operacional 3.3</u> Condições de segurança e de conforto da circulação nos principais percursos pedonais melhorada através da recuperação ou construção de infra-estruturas pedonais | | | |
| Implementação de soluções técnicas (recuperação/construção) para aumento da segurança e conforto de peões nos principais percursos pedonais | Câmara Municipal de Ourique | Juntas de Freguesia | 2 |

* Prioridade de Execução

- 1 - Imediata (a 1 ou 2 anos)
- 2 - Curto prazo (até 5 anos)
- 3 - Médio prazo (até 10 anos)