



**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE  
VILA REAL, REALIZADA NO DIA 26 DE JUNHO DE 2023**

**N.º 14/2023**

**LOCAL:** Sede da União de Freguesias de Borbela e Lamas de Olo.-----

**PRESIDÊNCIA:** Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos (PS). -----

**VEREADORES PRESENTES:** Alexandre Manuel Mouta Favaios (PS), Mara  
Lisa Minhava Domingues (PS), Carlos Manuel  
Gomes Matos da Silva (PS) e Luís Manuel Tão  
de Sousa Barros (PSD).-----

**AUSÊNCIAS JUSTIFICADAS:** Adriano António Pinto de Sousa (PS) e Nataniel  
Mário Alves Araújo (PSD). -----

**SECRETARIOU:** Teresa Raquel de Carvalho Queirós – Chefe de Divisão Jurídica  
e de Fiscalização. -----

**HORA DE ABERTURA:** Declarada aberta pelo Senhor Presidente, quando eram  
18H00. -----

**OUTRAS PRESENÇAS:** Diretora do Departamento de Planeamento e Gestão do  
Território, Diretor do Departamento de Equipamentos e  
Infraestruturas, Diretor do Departamento de Estratégia  
e Coordenação, Presidente do Conselho de  
Administração da Empresa Municipal Vila Real Social e  
Presidente da Direção da Associação para o  
Desenvolvimento da Régia Douro Park.-----

**SUMÁRIO**

**I - ANTES DA ORDEM DO DIA .....5**

**II – ORDEM DO DIA**

**CÂMARA MUNICIPAL**

1. - Informação do Presidente do Conselho de Administração da Vila Real Social, E.M., S.A. ....5

2. - Rota da Estrada Nacional N2 – Projeto de Interesse Municipal .....7

3. - Proposta de alteração dos valores dos apoios às freguesias para atividades municipais diversas .....9

4. - Contrato de Cooperação entre o MVR e os Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro para assegurar a disponibilidade das instalações do Complexo Residencial Além-Rio, necessárias ao “52º Circuito Internacional de Vila Real” .....10

5. - Estabilização de Emergência Pós – Incêndios de Agosto 2022 - Relatório Final.....15

**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO**

6. - Extinção de processos de execução fiscal por força do processo de encerramento da liquidação ou por despacho judicial de declaração de insolvência .....20

7. - Extinção de processos de execução fiscal com números de identificação fiscal inválidos .....25

8. - Mercado Municipal de Vila Real - Loja n.º 74 – Jorge Renato Fernandes Pitrez.....26

9. - Permuta de terreno junto à Necrópole de Arnadelo .....28

10. - Protocolo de Cooperação – Serviço de Tecnologias de Apoio e Recreação Adaptada – Bárbara Ferreira no AEMM .....29

11. - Concessão de apoio financeiro ao fomento da produção pecuária.....30

12 - Balancete da Tesouraria - Período de 7 a 20 de junho de 2023 .....31

**DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO**

**DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA**

13. - Processo nº 38/13 - Manuel Luís Alves Ferreira - União de Freguesias de Mouços e Lamares .....	32
14. - Processo nº 3/90 - António Batista de Carvalho e José Manuel Martins Castanheira - Freguesia de Mateus .....	38
15. - Processo nº 98/23 - ESSE Estacionamento de Vila Real, SA - Freguesia de Vila Real.....	44

#### **DEPARTAMENTO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS**

16. - Empreitada “Requalificação e Beneficiação do Pavilhão Diogo Cão” - Revisão de Preços nº 2 .....	49
17. - Obra de Requalificação e Beneficiação do Pavilhão Diogo Cão – Pedido de prorrogação de prazo .....	50
18. - Construção de plataforma para miradouro, Lugar da Urraca, Pomarelhos, Torgueda – Revisão de preços .....	52
19. - Empreitada de “Requalificação de arruamentos e meios mecânicos de elevação centro da cidade - Bairro dos Ferreiros-lote 2”- quarto pedido de prorrogação de prazo .....	53
20. - Aprovação do PSS da Empreitada “Central do Biel e Quinta do Granjo – Espaço Expositivo” .....	56
21. - Empreitada “REQUALIFICAÇÃO E BENEFICIAÇÃO DO PAVILHÃO DIOGO CÃO” - Trabalhos complementares .....	65
22. - Abertura de procedimento para a empreitada de Estabilização do Talude de Escavação da Avenida Aureliano Barrigas na cidade de Vila Real, Consentâneo com a alínea b) do artigo 19º do CCP – Concurso Público.....	67
23. - Eixos cicláveis estruturantes Centro Cidade – UTAD” e “Eixos cicláveis estruturantes Shopping – Mateus - Lote 1 – Trabalhos complementares.....	72
24. - Abertura de procedimento para a empreitada de Requalificação e Beneficiação do Pavilhão da Diogo Cão – Fase 2, consentâneo com a alínea b) do artigo 19.º do CCP – Concurso Público.....	75

#### **SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE**



25. - Proposta de apresentação do PMUS em Reunião de Câmara .....	81
26. – Condicionamentos e Cortes de Trânsito - 52º Circuito Internacional de Vila Real .....	84
27. - 84ª Volta a Portugal Continente – 9ª Etapa.....	87



### **DIVISÃO DO AMBIENTE**

28. - Operação POSEUR-03-1911-FC-000285 - Recolha Seletiva de Biorresíduos em Vila Real – Projeto Piloto PAYT na HABUTAD, proposta de isenção de tarifário .....	88
--	----

### **DIVISÃO DE AÇÃO SOCIAL E SAÚDE**

29- Relatório de avaliação do PMIND – Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação do Município de Vila Real, envio para conhecimento do Executivo da Câmara Municipal de Vila Real .....	91
---	----

### **DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE**

30. - Voto de Louvor - Luís Fontinha.....	92
31. - Voto de Louvor - Ana Margarida Guedes.....	93
32. - Informação de término de prazo de consulta pública do Plano Municipal de Juventude .....	94

### **SERVIÇOS MUNICIPAIS DE CULTURA E TURISMO**

33. - Concurso Público para a Aquisição de equipamento de projeção digital de cinema (DCP) e sistemas de difusão de som para o Teatro Municipal de Vila Real - Relatório Final.....	94
---	----

<b>III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO .....</b>	<b>101</b>
---	------------





## I - ANTES DA ORDEM DO DIA

- O Senhor Presidente da Câmara começou por cumprimentar o Sr. Presidente da Junta de Freguesia e agradeceu a presença de todos os presentes.

Teceu algumas considerações sobre o funcionamento das reuniões públicas do Executivo fora do edifício da Câmara Municipal, uma vez que, regra geral, elas realizam-se naquele edifício, não tendo praticamente quaisquer participações dos munícipes.

Assim, uma vez por mês, e sempre que possível, as reuniões da CM são desconcentradas pelas freguesias do Concelho. Explicou que eram reuniões normais do executivo, mas com duas partes, a primeira delas onde são tratados os assuntos da Ordem de Trabalhos, e no final, existe uma parte destinada à intervenção do público presente, onde existe a possibilidade de os munícipes colocarem questões, as quais serão esclarecidas pelo executivo.

De seguida, o Senhor Presidente da Câmara deu início à reunião.-----

## II - ORDEM DO DIA

### CÂMARA MUNICIPAL

#### - Informação do Presidente do Conselho de Administração da Vila Real Social, E.M., S.A.

----- 1. – Presente à reunião ofício de José Maria Guedes Correia de Magalhães, registado sob o n.º 10132, datado de 29/05/2023 do seguinte teor:

“José Maria Guedes Correia de Magalhães, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração da sociedade anónima Vila Real Social, E.M., S.A., pessoa coletiva n.º506 376 745, com sede na Rua Alexandre Herculano, n.º34, em Vila Real,

Vem informar V. Ex.<sup>a</sup> do seguinte:

Em 27 de outubro de 2021, e para o quadriénio de 2021-2025, o signatário foi eleito Presidente do Conselho de Administração da VILA REAL SOCIAL, E.M., S.A., pela respetiva Assembleia Geral.

Aceitou esse cargo em 29 de outubro seguinte e fê-lo na absoluta convicção que não incumpria, em qualquer uma das suas cláusulas, o Acordo de Extinção do Vínculo de Emprego público (doravante designado por Acordo) que, na qualidade de docente, outorgou com o Ministério da Educação e Ciência e que produziu efeitos a partir de 01 de setembro de 2014.

Com efeito, o signatário foi eleito para o dito cargo – e não contratado nem nomeado – tal como, aliás, havia sucedido entre 29/10/2013 e 10/10/2021, quando foi eleito, em dois mandatos sucessivos, e passou a desempenhar as funções de vereador executivo da Câmara Municipal de Vila Real, em regime de permanência e a tempo inteiro.

Apesar daquele Acordo, o signatário permaneceu e continuou a desempenhar aquelas funções no executivo camarário. E sempre na absoluta convicção de que nenhum incumprimento contratual existia.

Tal como sucedeu depois de terminar esse mandato municipal, quando, não sendo funcionário público, o signatário foi eleito Presidente do Conselho de Administração da Vila Real Social, E.M., S.A..

Aceitou esse cargo para que foi eleito na absoluta convicção de que não incumpria aquele Acordo, o que, depois, veio também a ser sustentado por Pareceres Jurídicos.

Nunca ao signatário ocorreu, sequer ao de leve, que a aceitação desse cargo e o seu desempenho consubstanciassem qualquer conduta menos própria, muito menos ilícita e, nunca por nunca criminosa. Pelo contrário, o signatário agiu sempre na plena convicção de que a sua conduta era perfeitamente lícita. Porque foi eleito para o cargo; não nomeado nem contratado.

Apesar de entender que nenhum crime cometeu, equacionou, num primeiro instante, renunciar a esse cargo, para que não pudesse nunca afirmar-se que, não obstante poder ter praticado um crime, permaneceu no propósito de dele retirar vantagem.

Todavia, após mais cuidada reflexão, o signatário percebeu que essa renúncia colocaria em causa todos os projetos que, no desempenho daquele cargo, elaborou e tem em mãos, nomeadamente os que respeitam à habitação social e que são fundamentais, a todos os níveis, para o bem-estar da comunidade que sempre quis e continua a querer servir com absoluto propósito altruísta.

Por esse motivo, o signatário vem comunicar a V. Ex.<sup>a</sup> – a quem pede que o transmita a todo o executivo camarário que superiormente vem presidindo – que **não renunciará** ao dito cargo de Presidente do Conselho de Administração da Vila Real Social, E.M., S.A.,

pretendendo cumprir o mandato para que foi eleito e, pelo menos, cumprir os objetivos que se propôs e que tem vindo a realizar.

Contudo, o signatário passará a fazê-lo *pro bono*, **PRESCINDINDO DA SUA RETRIBUIÇÃO MENSAL**.

Assim, e apesar de continuar absolutamente convicto de que não praticou qualquer conduta ilícita e muito menos criminosa, o signatário passará a desempenhar o cargo de Presidente daquele Conselho de Administração **RENUNCIANDO À SUA RETRIBUIÇÃO MENSAL, ASSIM COMO AO SUBSÍDIO DE REFEIÇÃO**, devendo apenas ser-lhe pagas as despesas de representação quando ocorram e, porque necessário ao desempenho dessas funções, continuando a utilizar o telemóvel nas mesmas condições vigentes até ao momento, bem como usufruir do seguro de acidentes pessoais. Tudo a partir da receção desta carta.

Aceite, Exmo. Senhor Presidente, os meus cumprimentos, extensivos a todo o executivo camarário”.

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

**- Rota da Estrada Nacional N2 – Projeto de Interesse Municipal**

----- 2. - Na sequência do ofício da Associação de Municípios da Rota da Estrada Nacional 2 registado sob o n.º 10215 datado de 31/05/2023, em que no seguimento do acordo aquando das celebrações do aniversário da nossa Estrada Nacional 2, passado 11 de maio, é solicitado reconhecimento da Rota da Estrada Nacional 2, como projeto de Interesse Municipal para o Município de Vila Real, a Vereadora Mara Minhava em 31/05/2023 apresentou a seguinte proposta:

“Considerando que a Estrada Nacional 2 (EN2) é a mais extensa estrada portuguesa, contando 739,26 quilómetros, estendendo-se de Norte a Sul, ligando a cidade de Chaves à de Faro e inscrita no Plano Rodoviário pelo Decreto-Lei n.º 34593, a 11 de maio de 1945;

Considerando que foi criada a Associação de Municípios da Rota da Estrada Nacional 2 (AMREN2), a 5 de novembro de 2016, em Santa Marta de Penaguião, para propiciar a devida projeção da EN2, concertando-se políticas de atuação entre os diferentes Municípios envolvidos;

Considerando que o Município de Vila Real tem vindo, ao longo dos últimos anos, a apostar em políticas de desenvolvimento económico para o concelho, e que a EN2 muito tem contribuído para o incremento da economia, da indústria hoteleira, da restauração e do comércio dos 32 concelhos que atravessa;

Considerando que, ao longo dos últimos anos, têm sido milhares as pessoas que passam por Vila Real e que aqui pernoitam, no âmbito da realização de todo o percurso desta mítica estrada, dinamizando não só o turismo, mas também a economia;

Considerando que o Presidente da AMREN2, desafiou todos os Municípios atravessados pela EN2 a reconhecerem a Rota da Estrada Nacional 2 como Projeto de Interesse Municipal, encarando-se este projeto como um dos melhores exemplos de cooperação intermunicipal com um forte impacto ao nível turístico;

Considerando que a proposta de reconhecimento de Interesse Municipal tem como objetivo primeiro facilitar a dinamização deste grande projeto turístico que atravessa Portugal, assumindo-se como um inegável promotor de coesão territorial e de afirmação identitária nacional;

Considerando que é de suma importância a instrução do procedimento do reconhecimento da Rota da Estrada Nacional 2 como Projeto de Interesse Municipal, com vista à internacionalização e sustentabilidade deste mesmo projeto;

Considerando que compete aos Municípios prosseguirem os interesses próprios, comuns e específicos das respetivas populações, premissa esta inscrita no quadro legal de atribuições e competências das autarquias locais, sendo competência da Câmara Municipal, promover e apoiar o desenvolvimento de atividades e a realização de eventos relacionados com a atividade económica de interesse municipal.

**Nesta sequência, proponho:**

1. Que a Câmara Municipal reconheça a “Rota da Estrada Nacional 2” como Projeto de Interesse Público Municipal, nos termos da alínea ff) do nº 1 do artigo 33º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.
2. Que a Câmara Municipal, ao abrigo da alínea ccc) do nº 1 do artigo 33º, do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, submeta à aprovação da Assembleia Municipal o reconhecimento da “Rota da Estrada Nacional 2” como Projeto de Interesse Municipal, nos termos da alínea k) do nº 2 do artigo 25º, do referido diploma.

**-----DELIBERAÇÃO: 1- Reconhecer a “Rota da Estrada Nacional 2” como Projeto de Interesse Público Municipal, nos termos da alínea ff) do nº 1 do artigo 33º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro. -----**



2. Submeter, ao abrigo da alínea ccc) do nº 1 do artigo 33º, do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, à aprovação da Assembleia Municipal o reconhecimento da “Rota da Estrada Nacional 2” como Projeto de Interesse Municipal, nos termos da alínea k) do nº 2 do artigo 25º, do referido diploma.-----

**- Proposta de alteração dos valores dos apoios às freguesias para atividades municipais diversas**

----- 3. - Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“Considerando o Decreto-Lei nº 57/2019, de 30 de abril, que concretiza o regime jurídico da transferência de competências dos Municípios para os órgãos das Freguesias ao abrigo do nº 2 do artigo 38º da Lei 50/2018, de 16 de agosto;

Considerando que a Assembleia Municipal na sua sessão ordinária de 13 de outubro de 2020, aprovou a proposta de minuta para um apoio monetário de diversas atividades promovidas por estas, no qual consta que o valor do apoio financeiro municipal, conforme a tabela abaixo:

Atividades	Mês	Valor por Freguesia
Marchas de Santo António	Junho	1500 €
Desfile de Carnaval	Fev./março	250 €
Mostra de Natal	Dezembro	250 €
Mostra de Presépios	Dezembro	250 €

Considerando a necessidade de se efetuar alguns ajustamentos e atualizações, na definição dos apoios previstos, de forma a melhor corresponder aos objetivos do município nas freguesias, no sentido de garantir a boa execução dos investimentos.

Considerando que está previsto na cláusula 7º - Atividades Diversas da minuta do Contrato Interadministrativo aprovada pela Assembleia Municipal que estes valores podem ser atualizados por deliberação da Câmara Municipal.

Neste sentido proponho os valores descritos na tabela abaixo:

<b>Atividades</b>	<b>Mês</b>	<b>Valor por Freguesia Participante</b>
Marchas de Santo António	Junho	2 000 €
Desfile de Carnaval	Fev./março	500 €
Mostra de Natal	Dezembro	500 €
Mostra de Presépios	Dezembro	500 €

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta.**-----

**- Contrato de Cooperação entre o MVR e os Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro para assegurar a disponibilidade das instalações do Complexo Residencial Além-Rio, necessárias ao “52º Circuito Internacional de Vila Real”**

----- **4.** – Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“Considerando que, nos dias 12 a 17 de julho de 2023, o Circuito Internacional de Vila Real volta a receber as provas nacionais e internacionais de automobilismo;

Considerando que, à semelhança de anos anteriores, existe um enorme interesse de participação de pilotos e equipas para no Circuito de Vila Real;

Considerando que, existe a necessidade de assegurar a disponibilidade das instalações do Complexo Residencial Além-Rio, sitas na Rua Actor de Ruy de Carvalho, para se garantirem parte das condições logísticas no período de 12 de julho a 17 de julho, com vista à preparação e realização do 52º Circuito Internacional de Vila Real;

Considerando que, se pretende que a presente articulação seja estabelecida com os Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, traduzindo-se numa maior capacidade de garantir alojamento apto a satisfazer todas as necessidades das equipas e seus colaboradores, permitindo-lhes usufruir de um espaço de residência com todas as condições de habitabilidade, conforto, comodidade higiénico-sanitárias, assim como todas as condições que lhes permitam de forma rápida e célere o acesso a zona



paddock e pista, um requisito imprescindível para o bom funcionamento do 52º Circuito Internacional de Vila Real;

Considerando que o artigo 5.º-A n.º 5 do CCP prevê a não aplicação da parte II do Código dos Contratos Públicos (“CCP”) à formação dos contratos de cooperação horizontal celebrados exclusivamente por duas entidades adjudicantes.

Considerando que estes contratos de cooperação entre entidades públicas inclui “todos os tipos de atividades relacionados com o desempenho de serviços e responsabilidades atribuídos às autoridades participantes”, mediante uma prestação remuneratória que respeite o interesse público, não tendo uma natureza lucrativa, podendo incluir tarefas tipicamente prestadas por privados em contratos de prestação de serviços, desde que não se exceda o limite dos 20% de atividade exercida no mercado, conforme alínea c) do artigo referido.

Os Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, apresentaram a seguinte proposta com os seguintes valores:

1. Serviço de alojamento para/até 200 pessoas, dependendo da disponibilidade de vagas.  
A reserva de alojamento inclui roupas de cama no quarto, com o serviço de cama efetuada e substituição de atalhados, sempre que necessário. As casas de banho são sempre partilhadas com o quarto do lado e entre pessoas do mesmo sexo;
2. Serviço de alimentação a prestar no refeitório Além Rio:
  - a. Aluguer do refeitório Além Rio (Serviço de Almoço (200 pessoas) e de Jantar (200 pessoas));
  - b. Fornecer pequenos-almoços (200 pessoas/dia);

SERVIÇO   ALOJAMENTO	PU.	QT	VALOR (€) *
140 pessoas alojadas em quarto duplo	26 €	376 (noites)	9 776 €
60 pessoas alojadas em quarto individual	36 €	182 (noites)	6 552 €
<b>SUB-TOTAL</b>			<b>16 328 €</b>

SERVIÇO   ALIMENTAÇÃO	PU.	QT	VALOR (€) *
Pequenos-almoços	4,50 €	620	2 790 €
Trabalho suplementar (Pequenos-almoços)	264,90 €	1	264,90 €
Aluguer do Refeitório Além Rio (Almoços/Jantares)	4,50 €	2000 (refs)	9 000 €
<b>SUB-TOTAL</b>			<b>12 054,90 €</b>
<b>TOTAL</b>			<b>28 382,90 €</b>
<b>TOTAL C/Iva</b>			<b>30 085,87 €</b>

\* Aos valores propostos acresce o IVA à taxa legal em vigor

Nesta sequência, proponho que a Câmara Municipal aprove ao abrigo do n.º 5 do artigo 5.º-A do CCP a celebração de Contrato de Cooperação com os **Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro** no qual é estabelecido uma remuneração financeira até **30 085,87 €**, especificamente para assegurar os serviços descritos e a disponibilidade das instalações do Complexo Residencial Além-Rio, para a realização do “**52.º Circuito Internacional de Vila Real**”.

### MINUTA CONTRATO COOPERAÇÃO

**Nos termos do artigo 5.º-A n.º 5 do CCP é celebrado o seguinte Contrato entre:**

**1º Outorgante – Câmara Municipal de Vila Real,**

**e**

**2º Outorgante – Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro,**

que se rege pelas cláusulas seguintes:

#### **Cláusula 1ª**

##### *Objeto*

Constitui objeto do presente contrato a definição do processo de cooperação entre as partes contratantes com vista a assegurar a prestação de serviços e a disponibilidade das instalações do Complexo Residencial Além-Rio necessárias para a realização da prova



28



do 52º Circuito Internacional de Vila Real, conforme descrição e estimativa orçamental:

SERVIÇO   ALOJAMENTO	PU.	QT	VALOR (€) *
140 pessoas alojadas em quarto duplo	26 €	376 (noites)	9 776 €
60 pessoas alojadas em quarto individual	36 €	182 (noites)	6 552 €
<b>SUB-TOTAL</b>			<b>16 328 €</b>

SERVIÇO   ALIMENTAÇÃO	PU.	QT	VALOR (€) *
Pequenos-almoços	4,50 €	620	2 790 €
Trabalho suplementar (pequenos-almoços)	264,90 €	1	264,90 €
Aluguer do Refeitório Além Rio (Almoços/Jantares)	4,50 €	2000 (refs)	9 000 €
<b>SUB-TOTAL</b>			<b>12 054,90 €</b>

<b>TOTAL</b>	<b>28 382,90 €</b>
<b>TOTAL C/Iva</b>	<b>30 085,87 €</b>

\* Aos valores propostos acresce o IVA à taxa legal em vigor

### Cláusula 2ª

#### *Período de Vigência*

O presente contrato aprovado na reunião de Câmara Municipal de .../.../... produz efeitos a partir do momento da sua assinatura e cessa em 31 de julho de 2023.

### Cláusula 3ª

#### *Direitos e Obrigações das Partes*

1. Compete à Câmara Municipal:
  - a) Zelar pelo cumprimento das obrigações assumidas pelos Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro;
  - b) Prestar o apoio que eventualmente lhe for solicitado;

- c) Garantir a remuneração financeira e transferir o montante do financiamento constante da Cláusula 4ª.
2. Compete aos Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro:
1. Exercer os poderes que integram a sua qualidade, nomeadamente, assegurar a disponibilidade das instalações do Complexo Residencial Além-Rio, sitas na Rua Actor de Ruy de Carvalho, para se garantirem parte das condições logísticas no período de 12 de julho a 17 de julho, do alojamento e serviço de alimentação das equipas e seus colaboradores da prova do 52º Circuito Internacional de Vila Real;
  2. Promover todas as ações necessárias para o bom cumprimento do objeto do presente contrato;
  3. Disponibilizar alojamento para/até 200 pessoas, dependendo da disponibilidade de vagas;
  4. A reserva de alojamento inclui roupas de cama no quarto, com o serviço de cama efetuada e substituição de atalhados, sempre que necessário. As casas de banho são sempre partilhadas com o quarto do lado e entre pessoas do mesmo sexo;
  5. Garantir o serviço de alimentação a prestar no refeitório Além Rio;
  6. Aluguer do refeitório Além Rio (Serviço de Almoço (200 pessoas) e de Jantar (200 pessoas));
  7. Fornecer pequenos-almoços (200 pessoas/dia);
  8. Não afetar a remuneração recebida a fim diverso do referido na Cláusula 1ª;

#### **Cláusula 4ª**

##### *Instrumentos Financeiros e Responsabilidade de Financiamento*

1. A remuneração da Câmara Municipal até € 30 085,87, a qual será suportada pela dotação do projeto nº 2022/A/184, com a classificação económica 02.02.13, com o cabimento nº2888/2023.



2. O processamento da remuneração será efetuado mediante pedido de pagamento formulado pela Instituição, sendo desbloqueado após validação pelos serviços e com os respetivos documentos de despesa.

### **Cláusula 5ª**

#### *Resolução*

1. Qualquer dos outorgantes pode resolver o presente Contrato, perante o incumprimento de alguma das suas cláusulas pela outra parte.
2. Caso o incumprimento seja da responsabilidade dos Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro a Câmara Municipal terá direito a ser reembolsada de todas as verbas transferidas ao abrigo do presente Contrato”.

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a celebração do Contrato de Cooperação com os Serviços Sociais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.**-----

- **Estabilização de Emergência Pós – Incêndios de Agosto 2022**

- **Relatório Final**

----- **5.** – Presente à reunião o Relatório Final da Estabilização de emergência pós – incêndios de agosto 2022.

“Com referência aos elementos abaixo discriminados e em cumprimento do disposto no artigo 146.º do Código dos Contratos Públicos, publicado em anexo ao DL nº18/2008 à sua redação atual, reuniu o Júri designado para o presente procedimento.

<b>1. Referência do Procedimento</b>
--------------------------------------

Procedimento de concurso público internacional - CMVR-48/CPJO/S/23.
---

<b>2. Objeto de Contratação</b>
---------------------------------

Estabilização de emergência pós – incêndios de agosto 2022.
---

<b>3. Preço Base</b>
----------------------

707.268,00 € (setecentos e sete mil duzentos e sessenta e oito euros). A este valor acresce IVA à taxa legal em vigor.
--

**4. Designação do Júri**

Deliberação da Câmara Municipal de 20 de março de 2023.

**5. Membros do Júri**

Designados	Função		Participantes no Relatório
	Presidente	Vogal	
		Efetivo	
Fátima Alexandra Canelas Lucas	X		
António José China Pereira		X	
José Joaquim Meireles Sousa		X	
Rui Manuel Cardão da Silva			X
Nuno Joel Leite Almeida			X

**6. Entidades que apresentaram proposta (em razão do momento de apresentação da respetiva proposta) e sua avaliação**

	Concorrentes	Preço	Admitido	Excluído	Fundamentação
1	Anteros - Emp, Soc. Const. e Obras Públicas, S.A.	1,00 €		X	A entidade não apresenta qualquer documento. Trata-se de uma “não proposta”. Não se considera concorrente para efeitos do artigo 53.º do CCP.
2	EcoAmbiente - Serviços e Meio Ambiente, S.A.	699.378,42€	X		
3	AMO MINHA CASA, LDA	617.778,90€	X		
4	ECOREDE - Engenharia e Serviços S.A.	749.704,08€		X	Proposta superior ao preço-base; consentâneo com a alínea d) do n.º 2 do artigo 70.º do CCP (ex vi alínea o) do n.º 2 do artigo 146.º do CCP); A proposta não é constituída por todos os documentos exigidos nos termos do disposto

					nos n.ºs 1 e 2 do artigo 57.º, nos termos da alínea d) do n.º 2 do artigo 146.º do CCP.
5	Silvexplor-Silvicultura Unipessoal, Lda.	671.897,60€	x		
6	SILVICORGO, TRANSP E SERVIÇOS, LDA.	641.898,00€	X		
7	Floponor S.A.	679.990,00€	X		
8	Canelas Pinto & Filhos, Lda.	440.340,00€	X		

O critério de adjudicação é, como consta do artigo 18.º do Programa de Procedimento, o critério da proposta economicamente mais vantajosa, na modalidade monofator, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 74º do CCP, onde o preço é o único aspeto da execução do contrato a celebrar.

#### 7. Esclarecimentos, erros e omissões e retificações às peças do procedimento

Dentro do prazo legal, foram solicitados esclarecimentos pelos seguintes interessados:

- EcoAmbiente - Serviços e Meio Ambiente, SA., nos dias 31/03/2023 e 24/04/2023, dentro do prazo legal para o efeito, solicitando a cartografia em formato digital das áreas de intervenção, mapas de quantidades em formato editável, esclarecimento sobre o preço base e anexos ao programa de procedimento a preencher pelos concorrentes.

- AMO MINHA CASA, LDA, no dia 26/04/2023, dentro do prazo legal para o efeito, solicitando informação sobre o preenchimento do DEUCP.

Face aos esclarecimentos solicitados foi disponibilizado, em 26/04/2023, o programa do procedimento retificado a todos os interessados.

#### 8. Esclarecimentos e suprimento de propostas sobre as propostas

Foram solicitados pelo júri do procedimento o suprimento de irregularidades formais da proposta apresentada pela entidade Silvexplor- Silvicultura Unipessoal, Lda., nos termos do disposto do n.º 3 do artigo 72.º do CCP, através da plataforma eletrónica no dia 15/05/2023, que veio responder ao solicitado em 16/05/2023.

#### 9. Ordenação das propostas admitidas de acordo com o critério de adjudicação

	Concorrentes	Preço
1	Canelas Pinto & Filhos, Lda.	440.340,00€
2	AMO MINHA CASA, LDA.	617.778,90€

3	SILVICORGO, TRANSP E SERVIÇOS, LDA.	641.898,00€
4	Silvexplor- Silvicultura Unipessoal, Lda.	671.897,60€
5	Floponor S.A.	679.990,00€
6	EcoAmbiente - Serviços e Meio Ambiente, S.A.	699.378,42€

## 10. Relatório Preliminar

Publicado na plataforma eletrónica Vortal no dia 18/05/2023 para efeitos de audiência prévia, nos termos do artigo 147.º do Código de Contratação Pública, concedendo-se o prazo até ao dia 25/05/2023 para se pronunciarem.

## 11. Pronúncias

Findo o prazo concedido, verifica-se que foi apresentada pelo concorrente AMO MINHA CASA, Lda., às 17:19h, no dia 25/05/2023, pronuncia no âmbito do direito de audiência prévia, que aqui se dá como transcrita para os devidos efeitos.

O concorrente vem apresentar reclamação sobre a análise efetuada pelo júri no relatório preliminar, alegando que a proposta apresentada pela concorrente Canelas Pinto & Filhos, Lda. deve ser excluída, e em consequência, deve ter lugar a reordenação das propostas, ordenando-se a proposta da aqui reclamante em 1.º lugar.

Após a cuidada análise das observações apresentadas na respetiva pronúncia, o júri entende que não assiste razão ao concorrente no pedido de exclusão da proposta pelas razões que passa a enunciar:

1. Relativamente ao plano de trabalhos apresentado pela concorrente Canelas Pinto & Filhos, Lda. alega a AMO MINHA CASA, Lda. que o mesmo, não apresenta em nenhum dos planos a discriminação das atividades e que se limita a apresentar unicamente a descrição do capítulo de cada um dos mapas de quantidades.
  - a) Nos termos do artigo 9.º do Programa de Procedimento, relativo aos documentos que integram a proposta, a mesma deve incluir, nomeadamente, um:
 

*“11.1.3.2 Programa de trabalhos (inclui plano de trabalhos, plano de mão-de-obra e plano de equipamento), apresentado sob forma gráfica com discriminação das diversas atividade e especial relevo para as que forem críticas. A unidade de tempo deverá ser igual ou inferior uma semana.”*
  - b) A exigência do plano de trabalhos previsto no artigo 361.º do CCP que o concorrente refere, resulta do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 57.º do CCP, segundo o qual no caso de procedimento de formação de contrato de empreitada ou de concessão de obras públicas, a proposta deve ainda ser constituída por um plano de trabalhos, tal como definido no artigo 361.º, quando o caderno de encargos seja integrado por um projeto de execução.
  - c) No procedimento em apreço, estando em causa um contrato de aquisição de bens e serviços, nos termos do artigo 20.º, n.º1, al. a) do CCP, a exigência de um plano de trabalhos não constitui uma exigência legal, na medida em que o objeto do contrato a celebrar não se subsume a uma empreitada ou concessão de obras públicas, pelo que não é aplicável o disposto no artigo 361.º *ex vi* da alínea b) do n.º 2 do artigo 57.º do CCP.
  - d) Assim, no caso concreto, a exigência do plano de trabalhos resulta de uma opção discricionária da entidade adjudicante, que definiu que o mesmo deve

- contar a “*discriminação das diversas atividades*” (Cf. Ponto 11.1.3.2 do Programa de Procedimento), não remetendo para o artigo 361.º do CCP.
- e) O concorrente instruiu a sua proposta com os seguintes documentos: Plano de Trabalhos, Plano de Equipamentos e Plano de Mão de Obra, tendo por referência as 4 ações, definidas nas Condições Técnicas de Execução do Caderno de Encargos.
- f) Assim, considerando que o programa de procedimento apenas exige que o plano de trabalhos deve fazer referência às diversas atividades, será de admitir o plano de trabalhos que permita, em concreto, o controlo, por parte da entidade adjudicante, da execução do objeto do contrato, quanto ao seu ritmo, sequência e meios utilizados (Cf. Acórdão do STA, processo n.º processo 0627/20.4BEAVR, de 14-07-2022).
- g) Assim, considera-se que o plano de trabalhos apresentado pela concorrente Canelas Pinto & Filhos, Lda., por referência aos 4 capítulos da operação, embora sem a igual decomposição do mapa de quantidades, cumpre o imposto no artigo 9.º do programa de procedimento e a *ratio* subjacente à sua exigência, permitindo ao Município o controlo do contrato que venha a ser celebrado, “*razão pela qual se revela espúria, a exigência de maior individualização dos trabalhos, com o mesmo nível de detalhe e especificidade do mapa de quantidades*” (Cf. Acórdão do TCA Sul, processo n.º 1129/21.7 BELRA, de 12-01-2023).
2. O concorrente refere ainda que o preço da proposta apresentada pela Canelas Pinto & Filhos, Lda. é manifestamente inferior ao valor das restantes propostas apresentadas a concurso, alegando que tal disparidade permite lançar dúvidas sérias e fundadas sobre a execução dos trabalhos.
- a) Nas peças do procedimento do concurso não foram definidas as situações em que o preço de uma proposta seria considerado anormalmente baixo para efeitos do n.º 1 do artigo 71.º do CCP.
- b) Porém, considerando as alegações feitas pela aqui reclamante, o júri do procedimento decidiu, nos termos do n.º 2 e 3 do artigo 71.º do CCP, pedir esclarecimentos relativos ao preço das propostas apresentadas, pela Canelas Pinto & Filhos, Lda. e AMO MINHA CASA, LDA, ordenadas respetivamente em primeiro e segundo lugar, por escrito, através da plataforma eletrónica VORTAL, em 05/06/2023.
- c) As duas concorrentes vieram apresentar os referidos esclarecimentos, que se juntam em anexo, tendo sido admitidos pelo júri do procedimento por serem adequados e suficientes.
- d) Em concreto, relativamente à nota justificativa do preço proposto pela Canelas Pinto & Filhos, Lda., o mesmo justifica o custo de material, mão de obra e equipamento apresentado, alegando, nomeadamente o conhecimento privilegiado das condições locais, adquirido a partir de visitas ao local dos trabalhos e por possuir as instalações da empresa perto do local de trabalhas.
- e) Destarte, face aos esclarecimentos solicitados considera-se que o preço proposto pela Canelas Pinto & Filhos, Lda. se revela suficiente para o cumprimento de obrigações legais em matéria ambiental, social e laboral ou para cobrir os custos inerentes à execução do contrato.

Em face de todo o exposto, considera-se que improcedem as alegações apresentadas pela AMO MINHA CASA, Lda., inexistindo fundamentos que impliquem a exclusão da proposta apresentada pela concorrente Canelas Pinto & Filhos, Lda. Face ao que foi referido anteriormente, o júri deliberou não alterar o teor e as conclusões do relatório preliminar, pelo que manteve a ordenação das propostas.

**12. Proposta de adjudicação**

Entidade	Valor	Prazo	Deliberação
Canelas Pinto & Filhos, Lda.	440.340,00€	240 dias	Unanimidade

Por Despacho de 26/06/2023 o Vereador Carlos Silva remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: 1. Adjudicar à firma Canelas Pinto & Filhos, Lda. pelo valor de 440.340,00 € (quatrocentos e quarenta mil trezentos e quarenta euros) sem IVA, nos termos do Relatório Final.**-----  
**2 - Aprovar a minuta do Contrato.**-----

**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO**

**- Extinção de processos de execução fiscal por força do processo de encerramento da liquidação ou por despacho judicial de declaração de insolvência**

----- **6.** - Presente à reunião informação do Serviço de Auditoria Interna do seguinte teor:

**“I. Enquadramento**

Na sequência da análise dos processos de execução fiscal com origem na EMAR (Empresa Municipal de Água e Resíduos de Vila Real, EM) e que correm termos no Município de Vila Real, foi adotado um procedimento que teve como objetivo o apuramento da viabilidade da prossecução de 274 processos (principais) de execução fiscal movidos contra pessoas coletivas ou pessoas singulares a desempenhar atividade empresarial.





A referida análise compreendeu o período temporal dos anos de 2005 a 2015, por forma a apurar qual a possibilidade de sucesso da prossecução dos processos em causa. Para tal, foram realizadas diversas pesquisas a bases de dados institucionais, tais como:

- Portal MJ - Publicações de Atos Societários e de outras entidades;
- Portal Citius - Publicidade do PER, do PEAP, do PEVE e da insolvência;
- Raciús – Informação empresarial.

## II. Dos Factos

Das pesquisas efetuadas conseguimos verificar que 158 dos executados - que figuram como pessoas coletivas e contra as quais foi instaurada um processo de cobrança coerciva - foram alvo de processo de dissolução e encerramento e/ou de insolvência.

O valor em dívida perfaz um total de 101.382,14€ e corresponde às 158 entidades *acima referidas*, sendo que a dívida em apreço, provem exclusivamente da já extinta empresa municipal EMAR relativamente ao consumo de água e respetivas tarifas faturadas e não pagas.

Nesse sentido, foi diligenciado junto da ADIN - Águas do Interior – Norte, EM, SA. (doravante ADIN), a sua melhor colaboração com o objetivo de obter os valores pagos e não comunicados ao município relativamente aos clientes com processos de execução fiscal em curso.

Todavia, a resposta foi negativa, uma vez que a entidade gestora carece de meios humanos para angariar a informação pretendida, desconhecendo qual o valor da dívida que deveria constar em sede de execução fiscal aos dias de hoje.

Mais se informa que, a ADIN comunicou que iria recorrer à recuperação dos créditos através de empresas especializadas em cobrança de dívida, motivo pelo qual, o município suspendeu as diligências em sede de execução fiscal até comunicação em contrário.

No quadro-síntese em anexo, encontra-se vertida a seguinte informação:

- NIF (número de identificação fiscal);
- Designação da pessoa coletiva;
- Proveniência;
- Valor em dívida;
- Situação atual da atividade empresarial.

### III. Do Direito

Ora atentemos, em sede de apreciação jurídica, à problemática da extinção de processos de execução fiscal aquando do(a):

#### 1) Extinção das pessoas coletivas através do processo de dissolução e encerramento por liquidação:

O Código das Sociedades Comerciais (doravante CSC) prevê no seu artigo 5.º que *“As sociedades gozam de personalidade jurídica e existem como tais a partir da data do registo definitivo do contrato pelo qual se constituem (...)”*.

Por conseguinte, o artigo 15.º da Lei Geral Tributária (doravante LGT) estabelece que *“a personalidade tributária consiste na suscetibilidade de ser sujeito de relações jurídicas tributárias”*. Esta definição, permite desenhar uma delimitação, ou seja, tem personalidade tributária quem possui personalidade jurídica, no caso das pessoas coletivas, ao abrigo do disposto no artigo 5.º do CSC.

A problemática aqui em discussão, ocorre quando a sociedade executada é declarada extinta, aquando do registo de encerramento da liquidação, nos termos do n.º 2 do artigo 160.º do CSC. Portanto, a extinção do registo de pessoa coletiva determina o fim da personalidade jurídica (artigo 5º do CSC a contrario) e, conseqüentemente, o fim da personalidade tributária.

Em contrapartida ao supradito, o artigo 16º, n.º 3 da LGT remete-nos para a questão das entidades que não detêm personalidade jurídica manterem o exercício dos seus direitos e deveres por meio dos seus representantes, de acordo com a legislação específica aplicável.

Ou seja, tal nos remete para o artigo 155.º do Código do Processo e Procedimento Tributário (doravante CPPT) e os artigos 147.º, 162.º e 163.º do CSC, no entanto, examinemos o 147.º n.º 2 do CSC que prevê que *“As dívidas de natureza fiscal ainda não exigíveis à data da dissolução não obstam à partilha nos termos do número anterior, mas por essas dívidas ficam ilimitada e solidariamente responsáveis todos os sócios, embora reservem, por qualquer forma, as importâncias que estimarem para o seu pagamento.”*

Contudo, o acórdão n.º 191/2022 da 3.º Secção do Tribunal Constitucional consagra a inconstitucionalidade do referido artigo, atentemos: *“(...) o normativo do artigo 147.º n.º 2 do CSC, de carácter inovatório, interpretado, como deve ser interpretado, de acordo com as regras da hermenêutica jurídica, no sentido de estabelecer uma responsabilidade solidária e ilimitada por dívidas de terceiro, é organicamente inconstitucional, por*



*violação do princípio da legalidade tributária, na vertente da reserva de lei parlamentar, insito nos artigos 103.º/2 e 165.º/1/i) (a que correspondem os artigos 168.º/1/i) e 106.º/2 da CRP, na versão vigente à data da entrada em vigor do CSC), uma vez que o normativo em causa não foi criado por Lei da Assembleia da República ou por Decreto-Lei autorizado, mas sim pelo DL 262/86, de 02/09, emitido ao abrigo do, então, artigo 201.º/1/a) (atual artigo 198.º/1/a)) da CRP”.*

Em suma, a jurisprudência considera inconstitucional a prossecução dos processos de execução fiscal contra os responsáveis subsidiários (ex-sócios) nos casos de extinção da pessoa coletiva por dissolução e encerramento por liquidação.

## 2) Do despacho judicial de declaração de insolvência:

O artigo 180.º do CPPT estipula que, com a declaração de insolvência, se suspendem os processos de execução fiscal pendentes e, logo após a sua instauração, os que de novo vierem a ser intentados contra o insolvente.

Desta forma, a suspensão do processo de execução fiscal constituirá simultaneamente um dever face à declaração de insolvência e um efeito processual da própria insolvência. Trata-se de um efeito comum à insuficiência patrimonial, uma vez que a insuficiência patrimonial, no limite, verificada a falta ou insuficiência de bens penhoráveis do executado, seus sucessores e responsáveis solidários ou subsidiários, conduzirá à declaração em falhas da dívida exequenda e, conseqüentemente, à suspensão do processo de execução fiscal.

Comumente, quando o executado é alvo de um processo de recuperação de empresas ou de insolvência à partida os bens que possam existir integram a massa insolvente, respondendo pelas dívidas dos credores reconhecidos e, nesse sentido, dificilmente fazem face aos processos de execução fiscal que correm termos contra si.

Aliado ao exposto, acresce que o município não está dotado de meios técnicos e humanos que permitam a deteção destes casos, aliás, tais procedimentos acarretam custos avultados que, por norma, se revelam infrutíferos em virtude da inexistência de património.

## **IV. Conclusão**

Face ao exposto, propõe-se a extinção dos processos de execução fiscal contra as pessoas coletivas listadas no quadro-síntese e que preenchem os pressupostos necessários por força da:

- Extinção da pessoa coletiva e, por conseguinte, da sua personalidade jurídica e tributária, o que impede a prossecução do respetivo processo em sede de execução fiscal mesmo contra os ex-sócios;
- Declaração de insolvência e/ou plano de recuperação de empresas que leva a que todo o património da pessoa coletiva esteja sob a gestão do administrador designado judicialmente, isto é, todos os bens do insolvente respondem pelas dívidas dos credores reconhecidos no âmbito do processo judicial;
- Além disso, sendo a proveniência da dívida (in casu) da EMAR e não tendo sido dado conhecimento do valor atualmente em dívida ao município, torna-se inconcebível prosseguir com os respetivos processos de execução fiscal. Estaremos aqui perante a aplicação analógica do princípio do bis in idem, consagrado no artigo 25.º n.º 5 da Constituição da República Portuguesa, em que a nenhum órgão executivo poderá cobrar o mesmo tributo (sobre o mesmo facto gerador) ao mesmo contribuinte.

Tendo em consideração toda a matéria de facto e de direito vertida na presente informação, propõe-se a extinção dos processos de execução fiscal que correm termos contra os aqui executados, no valor de 101.382,14€, ao abrigo do disposto no artigo 176.º, n.º1, al. b) do CPPT. Dando-se conhecimento à ADIN, empresa que incorporou a EMAR”.

Em 15/06/2023 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 15/06/2023 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Extinguir os processos de execução fiscal contidos na informação dos serviços.**-----  
**Dar conhecimento à ADIN.**-----

**- Extinção de processos de execução fiscal com números de identificação fiscal inválidos**

----- 7. - Presente à reunião informação do Serviço de Auditoria Interna do seguinte teor:

“Na sequência da análise dos processos de execução fiscal com origem na já extinta empresa municipal EMAR (Empresa Municipal de Água e Resíduos de Vila Real, EM) e que correm termos no Município de Vila Real, verificou-se a existência de 21 números de identificação fiscal inválidos, tendo sido possível apurar a seguinte informação:

- 14 correspondem a pessoas singulares que exerciam atividades empresariais em nome individual e que, à data, a sua atribuição era feita segundo regras distintas das atuais, isto é, iniciando-se o respetivo NIF pelo algarismo 8. Contudo, atualmente é obsoleto, não é utilizado/atribuído e nem é legalmente válido;
- Os restantes 7 números correspondem a entidades cujo número de identificação fiscal não se encontra correto ou que não foi devidamente identificado aquando da faturação da faturação de consumo de água e respetivas tarifas.

Em ambas as situações, não é possível obter novo número de identificação fiscal, uma vez que a Autoridade Tributária apenas se encontra legalmente “obrigada” ao dever de cooperação entre entidades públicas previsto no artigo 7.º n.º 6 e 7 que aprova o DL n.º 433/99 de 26 de outubro, isto é, a fornecer o domicílio fiscal do contribuinte mediante apresentação do seu número de identificação, informação à qual não temos acesso. O que, desta forma, impossibilita a prossecução dos respetivos processos de execução fiscal por falta de elementos necessários, tal como previsto no artigo 88.º n.º 1 al. a) do CPPT (doravante CPPT), onde a “*Identificação do devedor, incluindo o número fiscal de contribuinte*” é um elemento essencial da certidão de dívida e conseqüentemente do respetivo processo.

Para a situação em apreço, segue o quadro-síntese em anexo, onde consta que o valor total da dívida destes contribuintes corresponde ao montante de 10.187,05€ e cuja proveniência é exclusivamente da EMAR, entre os anos de 2005 e 2015.

Os serviços de execução fiscal desconhecem se a empresa municipal cobrou estes valores através de outros mecanismos, como por exemplo, a cobrança extrajudicial através do número de cliente.

Face ao exposto, somos de propor a extinção dos processos de execução fiscal que correm termos contra os aqui executados, no valor global de 10.187,05€, ao abrigo do disposto

no artigo 176.º, n.º 1, al. b) do CPPT, dando-se conhecimento à ADIN – Águas do Interior – Norte, EM SA., empresa que incorporou a EMAR.”.

Em 15/06/2023 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 15/06/2023 o Senhor Presidente da Câmara remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Extinguir os processos de execução fiscal execução fiscal contidos na informação dos serviços.**-----

**Dar conhecimento à ADIN.**-----

- **Mercado Municipal de Vila Real**

- **Loja n.º 74 – Jorge Renato Fernandes Pitrez**

----- **8.** - Presente à reunião informação da Chefe da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

**“Informação:**

Na sequência das obras de requalificação levadas a cabo no Mercado Municipal foi criada uma nova loja, sita no piso inferior junto ao estacionamento, designada de loja n.º 74.

Em reunião do Executivo Municipal de 31/05/2021, foi aprovada a abertura do procedimento concursal público para atribuição do direito de ocupação da loja n.º 74 do Mercado Municipal, através de apresentação de propostas em carta fechada.

Foram apresentadas duas propostas, tendo a loja sido atribuída a Jorge Renato Fernandes Pitrez, pelo valor de 7.280€, pelo prazo de 10 anos, conforme ata do ato público e deliberação de camarária 28/06/2021.

O valor da adjudicação foi pago em 23/09/2021, conforme guia n.º 164.

Não obstante e consultado o seu processo, constata-se que, atualmente, se encontram por liquidar 13 faturas referentes aos meses de março, abril, junho, julho, agosto, novembro e dezembro de 2022, e aos meses de janeiro a junho de 2023, no total de 1.413,91€.

Apesar de várias tentativas no sentido de regularização da dívida, as cartas vieram devolvidas com a indicação de “mudou-se”, mantendo-se a loja encerrada. Foi obtida a informação de que o titular do direito de ocupação se encontrará no estrangeiro, nunca tendo existido qualquer comunicação ou justificação.

Ora, por força do artigo D-4/46.º do Código Regulamentar, no caso de falta de pagamento das taxas, a Câmara Municipal poderá declarar a caducidade do direito de ocupação dos lugares, implicando, também a emissão de certidão de dívida para cobrança coerciva em execução fiscal, conforme decorre expressamente do n.º 4 do artigo D-4/3.º do referido Código.

Acresce que o facto do titular manter o espaço encerrado por prazo superior a 8 dias seguidos, salvo nas situações previstas no artigo d-4/57.º também constitui fundamento para declaração de caducidade, conforme decorre da alínea d) do artigo D-4/46.º do Código Regulamentar.

Neste sentido, propõe-se que a Câmara Municipal delibere no sentido de declarar a caducidade do direito de ocupação da loja 74, nos termos do disposto no artigo D-4/46.º do Código Regulamentar, bem como ordenar a emissão de certidão de dívida para cobrança em processo de execução fiscal”.

Em 14/06/2023 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Carlos Silva,

Concordo. O pedido pode ser submetido à reunião da CM para aprovação da proposta contida na informação dos serviços”.

Por Despacho de 15/06/2023 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Declarar a caducidade do direito de ocupação da loja 74, nos termos da informação dos serviços.**-----  
**Ordenar a emissão de certidão de dívida para cobrança em processo de execução fiscal.**-----

**- Permuta de terreno junto à Necrópole de Arnadelo**

----- 9. – Presente à reunião informação do Departamento Administrativo e Financeiro do seguinte teor:

“O Município de Vila Real é proprietário de um terreno onde se situa a Necrópole de Arnadelo- Sepulturas Antropomórficas, conjunto de quatro sepulturas antropomórficas escavadas na rocha, com cabeceiras em arco e encosto occipital. Tendo em conta a sua tipologia, a necrópole de Arnadelo pode ser datada, com grande probabilidade, dos séculos X ou XI, período que antecedeu a reorganização das paróquias cristãs no território correspondente ao Norte de Portugal. De acordo com as interpretações hoje mais aceites pela historiografia e pela arqueologia, cada uma destas sepulturas levava cerca de dois dias a abrir na rocha; o corpo, envolto num sudário, era inumado após três dias de velório e de lavagens rituais, depositando-se sobre ele alguma terra e cobrindo-se a sepultura com uma tampa monolítica ou formada por um conjunto de laje

Os Serviços de Cultura do Município informaram sobre a importância de se adquirir o terreno contíguo onde se encontram duas sepulturas, com o intuito de proteger os elementos arqueológicos ali existentes.

No decorrer das negociações, os comproprietários do terreno vizinho, propuseram a seguinte proposta de permuta por forma a Salvar o Património Cultural da Necrópole:

1-Os comproprietários cederiam ao Município uma parcela de terreno com a área de 50m<sup>2</sup>, a desanexar do prédio inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 1371 e descrito na conservatória do Registo Predial de Vila Real com a descrição nº 3652/20120918 da freguesia de Torgueda, pertencente a herança de António Manuel Ribeiro Felizardo.

Não se consegue atribuir valor dado a relevância histórica

2- Em troca, o Município cederia aos comproprietários uma parcela de terreno com a área de 217 m<sup>2</sup> atualmente pertença do domínio privado municipal, a desanexar do prédio inscrito na matriz predial rustica sob o artigo 4281 e descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Real com a descrição nº 3612, da Freguesia de Torgueda.

O valor da área cedida é de 615€ (com base no preço de 3€/m<sup>2</sup>, pelo qual a CM adquiriu em 28/08/2019).

A Junta de Freguesia de Torgueda foi ouvida dando parecer favorável à permuta dos terrenos.



Considerando que a permuta em nada colide com o interesse publico, propõe-se que a Câmara Municipal delibere autorizar a permuta das parcelas de terrenos nos termos anteriormente expostos, de acordo com a planta anexa”.

Em 22/06/2023 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente, :

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por despacho de 22/06/2023 o Sr. Presidente remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a permuta das parcelas de terrenos, nos termos da informação dos serviços.**-----

**- Protocolo de Cooperação – Serviço de Tecnologias de Apoio e Recreação Adaptada – Bárbara Ferreira no AEMM**

----- **10.** – Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

**“Informação:**

**Factos:**

Foi solicitada a análise da minuta de um protocolo de cooperação a celebrar entre a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Agrupamento de Escolas Morgado Mateus (AEMM) e o Município de Vila Real.

**Análise:**

Analísado o conteúdo do Acordo de Cooperação que se pretende celebrar, cumpre informar o seguinte:

O presente protocolo tem por objeto a criação e funcionamento do Serviço de Tecnologias de Apoio e Recreação Adaptada – Bárbara Ferreira no AEMM, tendo como principais

objetivos melhorar as condições de aprendizagem, inclusão e lazer de estudantes com necessidades educativas especiais.

As responsabilidades assumidas pelo Município residem essencialmente numa cooperação ao nível de apoio logístico, não envolvendo qualquer comparticipação financeira, que implique autorização de despesa.

Conforme se retira do artigo 23.º do anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, os municípios dispõem de atribuições específicas no domínio da educação, enquadrando-se este acordo no exercício de competências associadas a estas atribuições que ao município visará prosseguir.

Desta feita, e atento o teor do acordo de cooperação, julgo não existir qualquer impedimento legal que obste à sua celebração, propondo-se que a respetiva minuta seja aprovada pelo Executivo Municipal”.

Em 22/06/2023 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Alexandre Favaios,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por despacho de 23/06/2023 o **Vereador Alexandre Favaios** remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a minuta do Protocolo de Cooperação.**-----

**- Concessão de apoio financeiro ao fomento da produção pecuária**

----- **11.** – Presente à reunião informação do Núcleo de Atendimento ao Cidadão do seguinte teor:

“Em reunião de Câmara Municipal de 3 de abril de 2023, foi deliberado autorizar as comparticipações financeiras, com o total de 22.184,60€, no âmbito das candidaturas à



Concessão de Apoio Financeiro ao Fomento da Produção Pecuária referentes ao ano 2022, previstas no Regulamento Municipal.

Alguns candidatos, apesar de terem apresentado as suas candidaturas em tempo útil, não viram as mesmas serem consideradas, por não se encontrarem instruídas com todos os documentos previstos nos artigos 4º e 5º do referido Regulamento, situação que foi regularizada posteriormente.

Assim, uma vez que, na presente data, já se encontram reunidas as condições para a atribuição das referidas comparticipações, que **totalizam 147,00€ (cento e quarenta e sete euros)**, conforme mapa anexo, coloco o assunto à consideração superior.



Anexo mapa, com as candidaturas”.

Em 23/06/2023 o **Vereador Carlos Silva** emitiu o seguinte despacho:

“Autorizo como proposto.

Proceder em conformidade”.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 2836/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.08.02.02 Projeto do PPI: 2022/A/153 Valor: €.147,00-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar as comparticipações, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Balancete da Tesouraria**

- **Período de 7 a 20 de junho de 2023**

----- **12.** - Presente à reunião o Balancete da Tesouraria de 7 a 20 de junho/2023, o qual apresenta o seguinte movimento de valores em (euros):

<b>Saldo do Período Anterior</b>	<b>13 075 401,55</b>
Cobrado Durante o Período	5 546 100,09
Pago Durante o Período	2 935 425,47
Saldo para a Semana Seguinte	15 686 076,17

<b>Discriminação do Saldo</b>	
• De Operações Orçamentais	14 332 051,99
• De Operações Não Orçamentais	1 354 024,18

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

**DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO**  
**DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA**

- **Processo n.º 38/13**
- **Manuel Luís Alves Ferreira**
- **União de Freguesias de Mouços e Lamares**

----- 13. - Presente à reunião requerimento de Manuel Luís Alves Ferreira registado sob o n.º 6587/23, datado de 10/04/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal a apresentação de elementos ao pedido de legalização da obra de construção de anexo, localizado no Lugar da Tapada da Estrada, União de Freguesia de Mouços e Lamares.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

**“1. INTRODUÇÃO**

Através do requerimento n.º 6587/23 de 10/04/2023, constante do processo n.º 38/13, vem o requerente, apresentar elementos ao pedido de legalização da obra de construção de anexo, localizado no Lugar da Tapada da Estrada, freguesia de Lamares e Mouços, Vila Real, cujo prédio inscrito na matriz predial mista, com a matriz urbana registada sob o artigo 1517 e matriz rústica sob o n.º 7145, com descrição na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 2493/19961127.

O prédio apresenta-se descrito com uma área total de 4.800,00 m<sup>2</sup>, área coberta de 150,00 m<sup>2</sup> e área descoberta de 4.650,00m<sup>2</sup> e confronta a poente com estrada.

**2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO**

O pedido de legalização atualmente terá enquadramento legal no disposto no artigo 102.º-A do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE) e nos artigos B-1/43.º do Código Regulamentar de Vila Real.

### **3. ANTECEDENTES**

#### **Processo 175/82 – Licenciamento da obra de construção de habitação unifamiliar.**

Alvará de licença de construção n.º 353/82 de 30/03/1982.

Alvará de licença de legalização de obra de alteração em habitação n.º 148/12 de 09/08/2012.

**Requerimento n.º 2240/13 de 13/03/2013** – Apresentado o pedido de legalização de armazém agrícola que à luz do anterior PDM com enquadramento no artigo 17.º **como armazém em lote de habitação, tendo sido licenciada a habitação no âmbito do processo n.º 175/82.**

A pretensão teve parecer desfavorável, nos termos da informação técnica de 09/04/2013, por não ser dado cumprimento à faixa de proteção (fixada em um mínimo de 50 m), nos termos da al. b), do artigo 26.º do regulamento do PDM vigente à data, em face da localização em espaço florestal.

**Informação Técnica de 01/10/2013 – Proposta de Indeferimento da pretensão.**

**Notificação n.º 14484 de 12/11/2013 – comunicado o indeferimento da pretensão e ordem de demolição voluntária do armazém cf. o disposto no n.º 1, do artigo 106.º do DL 555/99 de 16 de dezembro, na sua redação atual.**

**Requerimento n.º 11050/13 de 04/12/2013** – O requerente veio contestar o procedimento de demolição voluntária alegando falta de audiência prévia e solicitar a suspensão do procedimento de legalização em virtude da proposta de alteração ao Plano Municipal da Defesa da Floresta Contra Incêndios (PMDFCI) e/ou prorrogação do prazo por 2 meses para apresentação de elementos para sanar as condições que levaram ao indeferimento da pretensão.

**Informação Técnica de 05/06/2014** – Aceite o período de tempo proposto para apresentação de elementos. Decorrido esse prazo, sem que tenham sido anexados novos elementos que alterassem a anterior proposta de demolição o processo foi encaminhado para efeitos de estimativa de custos para reposição da legalidade urbanística, avaliados pelo DEI no valor de 4.984,09€ (acrescido do IVA à taxa legal).

**Requerimento n.º 7598/15 de 10/08/2015** – Aceite o pedido de suspensão da demolição, visto que foi apresentado um novo pedido através do requerimento n.º 8814/16 de 01/07/2016.

**Requerimento n.º 8814/16 de 01/07/2016** – Apresentado novo pedido de legalização com parecer desfavorável nos termos da informação técnica de 17/08/2016, com proposta de indeferimento em 12/09/2017, com intenção da Câmara proferir ordem de demolição voluntária, cf. notificação n.º 7303 de 30/10/2017.

**Requerimento n.º 21908/17 de 29/12/2017** – apresentação de novo pedido de legalização.

**Requerimento n.º 2479/18 de 26/02/2018** – Parecer desfavorável. O armazém teria que dar cumprimento à faixa de proteção prevista ao abrigo do artigo 26.º do regulamento do PDM em vigor à data e cf. PMDFCI.

**Requerimento n.º 15210/18 de 02/08/2018** – Pedido de suspensão do procedimento. **Informação Jurídica de 20/02/2020** – proposta para que fosse feita consulta à CMDF para se pronunciar sobre a previsibilidade de entrada em vigor de nova legislação e possível enquadramento da pretensão.

Na sequência do novo enquadramento para a edificação a legalizar, resultou em nova consulta à Comissão Municipal de Defesa da Floresta que emitiu parecer favorável com data de 19/10/2022.

#### **4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO**

##### **4.1 Documentos apresentados / em falta**

A instrução dos procedimentos de licenciamento devem observar o disposto no artigo B-1/5.º e Anexo II do CRMVR e os ns.º 15 da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril.

**4.2 Análise dos elementos instrutórios:** Nada a referir.

**4.3 Georreferenciação:** Correta, cf. informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade que consta do processo desde 10/02/2017.

**4.4 Certidão da Conservatória do Registo Predial/ Legitimidade:** O requerente faz o pedido na qualidade de proprietário cf. cópia do documento das descrições do prédio emitida pela Conservatória do Registo Predial.

#### **5 LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL**

##### **5.1. Carta de ordenamento**

O prédio encontra-se classificado como “Solo Rural – Espaços Florestais”.



## Zona 4 do perímetro de proteção ao Aeródromo de Vila Real.

### 2.2 Carta de condicionantes/ Servidões

Sem condicionantes e/ou restrições.



## 6. PARECERES A ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

1. Parecer Favorável emitido pelo Gabinete de Proteção Civil e Defesa da Floresta emitido com data 19/10/2022.

2. Dispensada a consulta à Autoridade Nacional de Aviação Civil – ANAC – nos termos da al. b), do n.º 3, do artigo 73.º do PDM, por não se atingir a altitude máxima fixada em 658 m.

## 7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

Dado o hiato de tempo ocorrido desde o início do processo, e na sequência das alterações legislativas introduzidas, o **enquadramento da pretensão passou a ser no âmbito dos anexos de apoio à habitação (licenciada)**, por esta não apresentar enquadramento como instalação de armazenagem de produtos resultantes de uma eventual atividade florestal, através da qual seria possível a constituição de um assento de lavoura.

Parâmetros Urbanísticos	Habitação Licenciada	Anexo a Legalizar	Total
Área da Parcela	4.800,00 m <sup>2</sup>		
Área de implantação	167,00 m <sup>2</sup>	158,00 m <sup>2</sup>	325,00 m <sup>2</sup>
Área de Impermeabilização	167,00 m <sup>2</sup>	158,00 m <sup>2</sup>	325,00 m <sup>2</sup>
Área Total de construção	375,65 m <sup>2</sup>	158,00 m <sup>2</sup>	533,65 m <sup>2</sup>
Área Bruta de construção	375,65 m <sup>2</sup>	n.a.	375,65 m <sup>2</sup>
Uso	Habitação	Arrumos Agrícola	Habitação Arrumos Agrícolas
N.º de Pisos	3 Pisos	1 Piso	

	(RC+Andar+Sótã o)	(Rés-do-chão)	
Cércea	7,5 m	3,00 m	
Índice de Impermeabilização	7,8%	3,3%	11,1%
Índice de Utilização	0,078	n.a.	0,078

### 7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

A pretensão encontra-se abrangida pelo Plano Diretor Municipal de Vila Real.

#### 7.3.1 Plano Diretor Municipal (PDM)

1. A edificação enquadrada como anexo de apoio à habitação, encontra-se regulado pelo artigo 19.º do regulamento do PDM, cuja área de implantação e pé-direito não dão cumprimento ao estipulado por aquele artigo.

2. A coexistência das duas edificações na parcela são de utilização complementar não se afigurando como resultado condições tal como descritas no artigo 12.º do regulamento.

3. A parcela encontra-se servida de arruamento público infraestruturado e largura regulamentar que garante para a parcela uma frente regulamentar.

4. O estacionamento foi previsto no âmbito do licenciamento da habitação.

5. Os afastamentos são do âmbito de análise da Comissão Municipal da Defesa da Floresta (CMDF), estando isento de faixa de proteção, ao abrigo do n.º 8, do artigo 49.º do DL 82/2021 de 13 de outubro.

6. A pretensão verifica o índice de impermeabilização resultante da construção de nova edificação na parcela, a que se refere o n.º 1, do artigo 30.º, o mesmo não acontece com o Índice de utilização da habitação que por se tratar de uma preexistência acaba por não ser um parâmetro caracterizador da atual pretensão.

7. Em face da desconformidade da pretensão com a disciplina estabelecida no Plano, nomeadamente com o artigo 19.º, a pretensão beneficia do procedimento especial de regularização, ao abrigo da al. b), do n.º 1, do artigo 86.º-B do regulamento do PDM, sendo que a edificação a legalizar não provoca prejuízos inaceitáveis em termos de inserção territorial, tanto no que se refere a sobrecargas ambientais, funcionais e infraestruturais como no respeitante a impactes visuais e paisagísticos, a que se refere a al. b), do n.º 4, do mesmo artigo.





### 7.3.2 Código Regulamentar

Da análise do pedido não resultam desconformidades legais ou regulamentares.

### 7.3.3 Outras disposições regulamentares:

Remete-se o cumprimento de outras normas regulamentares e legislativas para o termo de responsabilidade dos autores dos projetos.

## 8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

1. **Estimativa orçamental** – o valor a considerar para efeitos de legalização em face do valor da construção em vigor:  $158,00 \text{ m}^2 \times 532,00\text{€} \times 0.4 = 33.622,40 \text{ €}$ .

2. **Calendarização** – dispensada no âmbito do procedimento de legalização.

## 9. BENEFÍCIOS FISCAIS

Não se aplica.

## 10. PROJETOS DE ESPECIALIDADES

Nada a opor, às declarações do técnico em matéria das especialidades que constam do projeto inicial.

## 11. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Face ao exposto, considera-se que a pretensão reúne condições de ser deferida, ao abrigo do artigo 86ºB do PDM, devendo o processo ser submetido a reunião de câmara.

Mais se informa que após aprovação o Requerente dispõe do prazo de 90 dias para requerer a emissão do alvará de autorização de utilização e proceder ao pagamento das respetivas taxas”.

(1) Nos termos do n.º 6 do artigo 10.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99 de 16 de dezembro, na sua redação atual, qualquer irregularidade que seja detetada nos termos de responsabilidade apresentados pelos técnicos no que respeita ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, bem como à conformidade dos projetos apresentados com os planos municipais de ordenamento do território aplicáveis ou licença, de loteamento quando exista, serão imediatamente comunicadas à respetiva associação pública de natureza profissional onde o técnico está inscrito ou ao organismo público legalmente reconhecido no caso dos técnicos cuja atividade não esteja abrangida por associação pública para os devidos efeitos legais”.

Em 07/06/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Trata-se de uma legalização de um anexo ao abrigo do artigo 86º-B do Regulamento do PDM, pelo que se propõe o envio à reunião de Câmara Municipal para aprovação”.

Por Despacho de 12/06/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo n° 3/90**

- **António Batista de Carvalho e José Manuel Martins Castanheira**

- **Freguesia de Mateus**

----- **14.** - Presente à reunião requerimento de António Batista de Carvalho registado sob o n° 2801/23, datado de 15/02/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de alteração ao alvará de Operação de Loteamento, sito na Quinta da Redonda, que resultará na junção dos lotes (7+8+9+10), para criação de um único lote (LOTE 7A), com uma área total de 1.705,00 m<sup>2</sup>, Freguesia de Mateus.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

## **“1. INTRODUÇÃO**

Através do requerimento n.º 2801/23 de 15/02/2023, constante do processo n.º 3/90, são apresentados elementos a **um pedido de alteração às especificações previstas em alvará de Operação de Loteamento**, sito na Quinta da Redonda, freguesia de Mateus, Vila Real, que resultará na junção dos lotes (7+8+9+10), inscritos na matriz sob os n.ºs 896, 897, 898, 899 e registo n.º 352/353/354/355/19920406, respetivamente, para criação de um único lote (LOTE 7A), com uma área total de 1.705,00 m<sup>2</sup>.

Da alteração, resultará um prédio urbano/Lote com uma área total de 1.448,34 m<sup>2</sup> (após subtração da área de cedência proposta). O lote ficará servido por via pública infraestruturada realizada no âmbito da Operação de Loteamento.

## **2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO**

A pretensão tem enquadramento legal no disposto na alínea a), do n.º2, do artigo 4.º do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE).

### **3. ANTECEDENTES**

Alvará de licença de Operação de loteamento n.º 11/91 emitido em 13/12/1991.

Alvará de licença de Operação de loteamento n.º 5/95 emitido em 17/01/1995.

### **4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO**

**Com o presente requerimento é anexado o levantamento topográfico para confirmação da georreferenciação.**

**4.1 Documentos apresentados/ em falta:** nada a opor.

**4.2 Georreferenciação:** correta cf. informação dos Serviços de Mobilidade e Planeamento de 03/03/2023.

**4.3. Legitimidade/ certidão de teor:** os requerentes fazem o pedido na qualidade de proprietários dos lotes que pretendem juntar.

### **5 LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL**

#### **5.1 Carta de Ordenamento/ Zonamento**

O terreno em causa encontra-se classificado como “Solo Urbano – Espaços Habitacionais Estruturado Tipo II.”

**Zona 3 – Zona de proteção Aeronáutica do Aeródromo de Vila Real.**

#### **5.2 Carta de condicionantes/ Servidões (Artigo 6.º do PUVR)**

Zona Especial de Proteção – Alto Douro Vinhateiro;

Área de Servidão do Domínio Público Ferroviário – Linha do Corgo;

Área de Servidão do Domínio Hídrico.

### **6. PARECERES A ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

**1. Parecer Favorável emitido pela Direção Regional de Cultura do Norte - DRCN** com data de 14/11/2022;

**2. Parecer Favorável emitido pelas Infraestruturas de Portugal, IP,SA** emitido com data de 01/04/2022;

**3. Dispensada a emissão de parecer pela APA, ARH Norte,** no âmbito da servidão do Domínio Hídrico, nos termos da al. a), do n.º 1, do artigo 62.º da Lei 58/2005 de 29 de

dezembro, por não interferir com o leito e margens da linha de águas públicas (existente junto à estrema norte do loteamento em causa).

**4. Dispensada a consulta à ANAC, no âmbito da Servidão Aeronáutica, por não ser ultrapassada a cota de 598 m, fixada na al. a), do n.º 3, do artigo 61.º, do regulamento do PUVR.**

## **7. ANÁLISE DA PRETENSÃO**

### **7.1 Caracterização da pretensão**

A presente proposta incide sobre a junção de 4 lotes (LOTE 7, LOTE 8, LOTE 9 e LOTE 10), inicialmente destinados à edificação de 4 moradias (e/ou 4 fogos de 2cv+2pisos), para criação de um único lote (a designar por LOTE 7A), destinado à construção de um edifício de habitação multifamiliar e do qual resultarão 23 fogos.

A proposta tem vindo a sofrer ajustes ao nível da volumetria e número de pisos por forma a criar um enquadramento mais harmonioso da edificação no local, passando o número de pisos de 7pisos acima da cota de soleira para 5 pisos, com supressão do volume mais baixo projetado a norte, resultando num decréscimo de fogos de 34 para 23.

### **7.2 Parâmetros urbanísticos – LOTE 7-A (relutante da junção dos lotes 7, 8, 9 e 10)**

	<b>Proposto</b>		
	<b>Loteamento</b>	<b>LOTE 7-A</b>	<b>Variação</b>
<b>Área do prédio urbano</b>			
<b>Lote 7</b>	432,00 m <sup>2</sup>		
<b>Lote 8</b>	450,00 m <sup>2</sup>		
<b>Lote 9</b>	375,00 m <sup>2</sup>		
<b>Lote 10</b>	448,00 m <sup>2</sup>		
<b>Total</b>	<b>1705,00 m<sup>2</sup></b>	<b>1.448,34 m<sup>2</sup></b> <b>(Resultante da</b> <b>Cedência</b> <b>proposta)</b>	
<b>Área de Implantação</b>			
<b>Lote 7</b>	91,00 m <sup>2</sup>		
<b>Lote 8</b>	91,00 m <sup>2</sup>		
<b>Lote 9</b>	91,00 m <sup>2</sup>		

<b>Lote 10</b>	91,00 m <sup>2</sup>		
<b>Total</b>	<b>364,00 m<sup>2</sup></b>	<b>540,00 m<sup>2</sup></b>	<b>&gt; 3%</b>
<b>Área de Construção</b>			
<b>Lote 7</b>			
<b>Lote 8</b>			
<b>Lote 9</b>			
<b>Lote 10</b>			
<b>Total</b>	<b>n. e.</b>	<b>3.780,00 m<sup>2</sup></b>	<b>&gt; 3%</b>
<b>Area Bruta de Construção</b>			
<b>Lote 7</b>	273,00 m <sup>2</sup>		
<b>Lote 8</b>	273,00 m <sup>2</sup>		
<b>Lote 9</b>	273,00 m <sup>2</sup>		
<b>Lote 10</b>	273,00 m <sup>2</sup>		
<b>Total</b>	<b>1.092,00 m<sup>2</sup></b>	<b>2.700,00 m<sup>2</sup></b>	<b>&gt; 3%</b>
<b>Área de impermeabilização</b>	<b>N/A</b>	<b>847,99 m<sup>2</sup></b>	
<b>Índice de utilização do Loteamento</b>	<b>0,97</b>	<b>1,06</b>	
<b>Cércea</b>	<b>2p + 2cv</b>	<b>5p + 2cv</b>	
<b>Usos</b>	<b>Habitação</b>	<b>Habitação</b>	
<b>N.º de fogos</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b>&gt; 3%</b>
<b>Estacionamento privativo - cave</b>		<b>34 lugares (1.080,00 m<sup>2</sup>)</b>	
<b>Estacionamento público</b>		<b>11 lugares (162,08 m<sup>2</sup>)</b>	
<b>Cedência proposta</b>		<b>256,66 m<sup>2</sup></b>	

#### 7.4 Conformidade do projeto de alteração à Operação de Loteamento

A pretensão está inserida em área do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real.

##### 7.4.1 Plano de Urbanização de Vila Real – PUVR

#### Artigo 14.º Condicionamento estéticos, ambientais e paisagísticos

Em face dos acertos volumétricos que a edificação tem vindo a sofrer há a salientar o facto de a diminuição da área de implantação e número de pisos deu lugar a um edifício

mais harmonioso para o local, conjugando-se o facto de a proposta assegurar a continuidade cromática ao longo da frente urbana, assim como a continuidade da infraestruturização de passeios e baias de estacionamento cf. o existente no local com destaque para as floreiras agora introduzidas.

**Artigo 16.º - Dotação de estacionamento** - nada a opor, a pretensão assegura o necessário para o efeito e apresenta-se redistribuído nos seguintes termos:

1. Estacionamento no interior do lote/em cave: 34 lugares;
2. Estacionamento público:  $0,3 \times 34$  lugares = 11 lugares – nada a opor, estão previstos na frente do lote cf. planta de implantação;

**Artigo 37.º - Área de Cedência para Espaços Verdes e Equipamentos de Utilização Coletiva**

1. **Área de cedência** =  $0,4 \times A_c = 0,4 \times (2,700,00 - 1.092,00) \text{ m}^2 = 643,20 \text{ m}^2 - 256,66 \text{ m}^2$  (área proposta para cedência na frente urbana para infraestruturas) =  $386,54 \text{ m}^2$ ;

**Capítulo V – Secção IV - Condições de edificabilidade para a categoria de espaços:**

**Artigo 41.º - Usos** – nada a opor, o uso habitacional é o uso dominante para a categoria de espaços, assim como a tipologia de edifício de habitação coletiva;

**Artigo 43.º - Parâmetros de edificabilidade aplicáveis:**

1. O índice de utilização do loteamento é agravado para 1,06, o que é ligeiramente superior ao previsto na al. a), do n.º 2, que é de 1,0;
2. A altura da fachada de 15 m e os 5 pisos acima da cota de soleira, está em conformidade com o permitido na al. a), do n.º 2, que prevê um máximo de 17m para 5 pisos acima da cota de soleira.
3. A percentagem de impermeabilização proposta é inferior aos 75%, previstos na al. b), do n.º 2.

Em termos de conceção de projeto, foi proposto que se realizassem acertos em termos de volumetria para tornar o edifício mais equilibrado em face à parcela e ao local onde viria a ser implantado, por forma a tornar viável o enquadramento da pretensão no regime de exceção de colmatação previsto no n.º 3, do artigo 43.º do regulamento.

#### **7.4.2 Código Regulamentar**

1. A variação dos parâmetros urbanísticos proposta na Alteração à Operação de loteamento, cf. Quadro do pt. 7.2 da presente informação, resultou em **consulta pública por Edital**, cf. o disposto no n.º 5, do artigo B-1/21.º do Código Regulamentar de Vila

Real, no da fim qual, não se registou a oposição escrita dos titulares da maioria da área dos lotes.

## **2. Compensação de não cedência – Artigo H/25.º**

**2.1. Valor Patrimonial Tributário cf. simulador da Finanças – 57.710,00€ em função dos seguintes parâmetros urbanísticos correspondentes à área de cedência estimada:**

**Área de Cedência = 386,54 m<sup>2</sup> (artigo 37.º - pt. 7.4.1 da presente informação)**

Abc = 1.06 (Índice de Utilização do loteamento) x 386.54m<sup>2</sup> = 409.73 m<sup>2</sup>;

N.º de Pisos – 5 pisos acima da cota de soleira;

Área de Implantação = 409.73m<sup>2</sup>/5 pisos = 81.95 m<sup>2</sup>

**2.2. Valor da compensação a pagar pela não cedência – 0,25 x VPT = 0,25 x 57.710,00€ = 14.427,50€.**

### **7.4.3 Outras Disposições Regulamentares**

Remete-se o cumprimento de outras normas regulamentares e legislativas para o termo de responsabilidade dos autores dos projetos.

## **8. CONCLUSÃO/ PROPOSTA DE DECISÃO**

Em face do exposto, a pretensão reúne condições de ser deferida, devendo a pretensão ser encaminhada à reunião de Câmara.

Posteriormente, o Requerente deve ser notificado para nos termos do n.º 1, do artigo 76.º do RJUE, vir solicitar a emissão do novo Alvará de Loteamento (Aditamento) no prazo de um ano”.

NOTA:

Nos termos do n.º 6 do artigo 10.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99 de 16 de dezembro, na sua redação atual, qualquer irregularidade que seja detetada nos termos de responsabilidade apresentados pelos técnicos no que respeita ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, bem como à conformidade dos projetos apresentados com os planos municipais de ordenamento do território aplicáveis ou licença, de loteamento quando exista, serão imediatamente comunicadas à respetiva associação pública de natureza profissional onde o técnico está inscrito ou ao organismo público legalmente reconhecido no caso dos técnicos cuja atividade não esteja abrangida por associação pública para os devidos efeitos legais”.

Em 07/06/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar o deferimento do pedido de alteração ao loteamento, nos termos da informação anexa”.

Em 14/06/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte Despacho:

“Envie-se à reunião para efeitos de aprovação, encerrado que está o período de discussão pública”-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo n° 98/23**

- **ESSE Estacionamento de Vila Real, SA**

- **Freguesia de Vila Real**

----- **15.** - Presente à reunião requerimento de ESSE Estacionamento de Vila Real, SA registado sob o n° 10280/23, datado de 31/05/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de licenciamento da construção de um Parque de Estacionamento na Rua Dom Pedro de Castro, Freguesia de Vila Real.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

## **1. INTRODUÇÃO**

Através do requerimento n.º **10280/23** datado de 31/05/2023, constante do processo n.º **98/23**, vem o Requerente fazer a pedido de **Licenciamento da Construção de um Parque de Estacionamento** na Rua Dom Pedro de Castro, freguesia de Vila Real.

## **2. ENQUADRAMENTO LEGAL**

A pretensão apresentada pelo Requerente tem enquadramento legal na al c) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE.

## **3. ANTECEDENTES**

- Concurso Público “*Concurso para celebração de um contrato de conceção, construção, exploração, gestão, manutenção e fiscalização, em regime de concessão de obra pública e serviço público do futuro parque de*”



*estacionamento, de dois parques de estacionamento existentes e dos lugares públicos de estacionamento pagos na via pública na cidade de Vila Real”*

- Requerimento 7365/23 de 19/04/2023, arquivado por apresentação de requerimento com novos elementos



#### **4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO**

##### **4.1 Documentos apresentados:**

A instrução dos procedimentos de licenciamento para realização de obras de construção deve observar o disposto no ponto 15.º da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril e no artigo B-1/5.º e Anexo II do CRMVR.

##### **4.2 Análise dos elementos apresentados**

Os elementos apresentados encontram-se em conformidade com a legislação aplicável.

##### **4.3 Georreferenciação:**

De acordo com o parecer dos Serviços de Planeamento e Mobilidade, a georreferenciação está correta.

##### **4.4 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:**

Licenciamento no Âmbito de Concurso Público.

#### **5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL**

##### **5.1 Zonamento (PUVR)**

O prédio situa-se em solo Urbano, Espaços Centrais – Centro da Cidade Estruturado.

##### **5.2 Carta de condicionantes / Servidões**

O Prédio encontra-se em Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro.

#### **6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

**DRCN – Parecer Favorável Condicionado** emitido pelo Diretor de Serviços dos Bens Culturais nos seguintes termos: *“Tendo em conta o baixo impacto da obra sobre o bem classificado e tendo em conta o contexto urbano envolvente, marcado por edifícios de grande volumetria e cêrceas similares à proposta, considero que o projeto é globalmente aceitável. Concordo com a informação de arquitetura no que respeita ao alinhamento da construção nova relativamente ao prédio a norte e à necessidade de explicar o destino da fonte. Emito por isso parecer favorável condicionado à apresentação de aditamento com correção do alinhamento e informação sobre o destino da fonte, bem como acompanhamento arqueológico nos termos da informação de arqueologia. A obra não pode ser licenciada ou executada antes da aprovação do aditamento por este Serviço.”*

SPM – Parecer Favorável relativo ao cumprimento do caderno de Encargos do Concurso, nos termos da informação em anexo.

## 7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

### 7.1 Caracterização da pretensão

A proposta distribui-se em cinco níveis de intervenção (Cobertura, Piso 0, -1, -2, -3) ao nível da organização dos lugares de estacionamento para concessão num total de pelo menos 294 lugares para veículos automóveis, sendo que prevê-se que 50 desses lugares sejam reservados para o Seminário.

Os lugares de estacionamento distribuem-se da seguinte maneira:

- Cobertura: 70 lugares
- Piso 0: 61 lugares (sendo 4 de mobilidade reduzida e 3 para veículos elétricos)
- Piso -1: 66 lugares
- Piso -2: 47 lugares
- Piso -3: 50 lugares

### 7.2 Parâmetros e aspetos urbanísticos

Parâmetros e aspetos Urbanísticos	Proposto	Analisado
Área da parcela	2.742,44 m <sup>2</sup>	2.742,44 m <sup>2</sup>
Área de implantação:	1.969,82 m <sup>2</sup>	1.969,82 m <sup>2</sup>
Área de impermeabilização	1.969,82 m <sup>2</sup>	1.969,82 m <sup>2</sup>
Área de construção	8.701,82 m <sup>2</sup>	8.701,82 m <sup>2</sup>
Usos:	Estacionamento	Estacionamento
Altura da fachada:	5.61 ml	5.61 ml
Estacionamento	294 lugares	294 lugares
Acessos	Rua D. Pedro de Castro	Rua D. Pedro de Castro

### 7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

#### 7.3.1 Plano de Urbanização de Vila Real (PUVR)

São aplicáveis as seguintes normas do PUVR:

- **Artigo 12º - Condições gerais de edificabilidade**

De acordo com o artigo 12º do PUCVR, para ter capacidade um terreno deve observar cumulativamente:

- a) A sua dimensão, configuração e circunstâncias topografias sejam adequadas ao aproveitamento pretendido, em boas condições de edificabilidade e integração paisagística
- b) Quando o terreno se situar em solo urbano, seja servido por via habilitante e, no mínimo com infraestruturas públicas de abastecimento de água e drenagem de águas residuais.

Nada a opor.

- **Artigo 14º - Condicionamentos estéticos, ambientais e paisagísticos**

A Câmara Municipal pode impor condicionamentos de ordem arquitetónica, construtiva, estética ou ambiental.

Remete-se para o exposto no parecer da DRCN, nomeadamente ao alinhamento com o edifício contíguo a Norte.

- **Artigo 40º - Espaços Centrais – Regime de edificabilidade**

Nos espaços centrais estruturados e no caso de obras de ampliação e reconstrução de edifícios existentes, integrados ou não em operações de loteamento, as novas edificações dão cumprimento às seguintes condições:

- Assegurar os alinhamentos e recuos necessários ao reperfilamento ou correção de traçado do espaço e vias públicas existentes e ao reordenamento urbanístico da zona abrangida pela intervenção e demonstrar a correta integração urbanística da pretensão com os edifícios e zonas envolventes;
- Integrar -se na morfotipologia dominante do conjunto onde se inserem, respeitando, na ausência de alinhamentos, recuos e alturas de fachada definidos pela Câmara Municipal, os recuos e alinhamentos dominantes

Entende-se que a proposta é globalmente aceitável, conforme exposto no parecer da DRCN.

A mesma está condicionada à retificação do alinhamento pelo edifício contíguo.

### 7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

São aplicáveis as seguintes normas do CRMVR:

- **Artigo B-1/60º - Operações Urbanísticas de impacte relevante**

A área Bruta de construção é superior a 1.500.00 m<sup>2</sup>.

Em face do exposto, a pretensão é uma operação Urbanística de Impacte Relevante.

### 7.3.3 Outras Disposições Regulamentares:

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto (n.º 8 do art.º 20 do RJUE).

## 8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Para efeitos do cálculo de taxas e nos termos do artigo H/21º, do Código Regulamentar, para a construção proposta “deve ser considerada a seguinte estimativa:

Estacionamentos –  $0.4 \times 532 \times 8.701,82 \text{ €} = 1.851.747,30 \text{ €}$

É apresentada uma calendarização de 18 meses.

## 9. CONCLUSÃO

Tratando-se de uma infraestrutura importante e dada a urgência em aprovar o presente projeto de arquitetura para desenvolvimento das respetivas especialidades.

Considerando que as correções necessárias ao projeto solicitadas pela DRCN são de fácil resolução e não alteram a conceção global da proposta, mas apenas o seu alinhamento.

Considerando que em sede de entrega de especialidades é possível desencadear o aditamento relativo ao projeto de arquitetura agora submetido.

Em face do exposto, propõe-se o **envio à reunião do executivo municipal** para deliberação sobre o presente projeto, o qual se encontrará condicionado à entrega do necessário aditamento em sede de entrega de projeto de especialidades, devendo o mesmo ser novamente submetido à reunião da câmara municipal para deliberação”.

Em 21/06/2023 a **Diretora de Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião do Executivo Municipal, para deliberar a aprovação do presente projeto de arquitetura do novo parque de estacionamento, nos termos da presente informação”.

Por despacho de 23/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar o projeto de arquitetura do Parque de Estacionamento na Rua Dom Pedro de Castro, nos termos da informação dos serviços.

O Vereador Luís Tão, comunicou não pretender votar este ponto referindo que:

“uma vez que manifestei na referida reunião, não ter condições para votar o projeto de arquitetura do novo parque de estacionamento, dado que não me foi fornecido o referido projeto.

Ficou decidido então, que iriam enviar o projeto e eu teria até 8 dias para manifestar a minha decisão.

Passado mais de um mês nada chegou.

Sendo assim, comunico a minha decisão de não votar”----

## DEPARTAMENTO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

### - Empreitada “Requalificação e Beneficiação do Pavilhão Diogo Cão” - Revisão de Preços nº 2

----- 16. - Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

#### “1 - Introdução

A empreitada, mencionada em epígrafe, foi adjudicada à firma Nesinocas - Engenharia e Construção Lda., por deliberação em reunião de Câmara de 28/06/2021, tendo sido consignada a 18/02/2022.

#### 2 - Análise

Foi elaborado o cálculo da revisão de preços através da aplicação OBM – MEDIDATA, ao abrigo do Decreto-Lei 6/2004, cálculo esse que originou uma revisão de preços, validada e assinada pela firma Nesinocas - Engenharia e Construção Lda., a qual se anexa.

Desta revisão de preços, e tendo em conta os indicadores económicos nacionais que estão na origem da atualização dos diversos índices, resultou um valor de € 24.775,44 (vinte e

quatro mil e setecentos e setenta e cinco euros e quarenta e quatro cêntimos), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, que terá de ser restituído à firma Nesinocas - Engenharia e Construção Lda.

### **3-Proposta**

Face ao anteriormente exposto, **propõe-se que o órgão competente para a realização da despesa, delibere autorizar o pagamento da presente Revisão de Preços, no valor de € 24.775,44 (vinte e quatro mil e setecentos e setenta e cinco euros e quarenta e quatro cêntimos), acrescido de IVA à taxa legal em vigor.**

Anexos:

- Mapa da revisão de preços”.

Em 07/06/2023 o **Diretor do DEI** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa,

Estando aqui em causa o cumprimento do normativo legal em vigor relativo ao Regime de Revisão de Preços, proponho que a informação seja presente à reunião do executivo municipal para autorização”.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 2721/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 07.01.03.02 Projeto do PPI: 2018/I/52 Valor: 26.261,97 €.

Por Despacho de 14/06/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a revisão de preços, nos termos da informação dos serviços.** -----

- **Obra de Requalificação e Beneficiação do Pavilhão Diogo Cão – Pedido de prorrogação de prazo**

----- **17.** – Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

**1. “Introdução**

Solicita o empreiteiro uma prorrogação do prazo de execução da empreitada por um período de 92 dias, até ao dia 30 de setembro de 2023, aduzindo os seguintes argumentos:

- Este pedido é fundamentado por um lado nas dificuldades decorrentes a instabilidade climática e, por outro, nos condicionalismos relacionados com o aprovisionamento de materiais.

## 2. Análise

A obra foi consignada a 18 de fevereiro de 2022 e o PSS foi aprovado e comunicado ao empreiteiro no dia 3 de março de 2022, tendo um prazo de execução de 365 dias, terminando assim a 3 de março de 2023.

Devido aos trabalhos complementares, aprovados em reunião de Câmara de 6 de fevereiro de 2023, foi prorrogada a obra até 30 de junho de 2023.

Na realidade a obra sofreu alguns atrasos devido às condições climáticas que com as chuvas que se fizeram sentir durante um largo período de tempo e, dado que já tinha sido retirada a cobertura antiga para se proceder ao reforço da estrutura, impediram a realização dos trabalhos previstos.

## 3. Proposta

Assim, e dado que estes atrasos não podem ser imputados ao empreiteiro, proponho aceitar o presente pedido de prorrogação legal, nos termos solicitados pelo empreiteiro até ao dia 30 de setembro de 2023”.

Em 21/06/2023 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

Sr. Diretor,

Concordo. Solicito a devida autorização”.

Em 21/06/2023 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, deve a informação ser presente à Reunião do Executivo Municipal para autorização”.

Por despacho de 21/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a prorrogação do prazo da obra até ao dia 30 de setembro de 2023, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Construção de plataforma para miradouro, Lugar da Urraca, Pomarelhos, Torgueda – Revisão de preços

----- **18.** – Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

### **1 - Introdução**

A informação refere-se à obra mencionada em epígrafe, adjudicada à firma ALFA TÊNIS - CAMPOS DE TÊNIS, LDA (503228966), por deliberação de Câmara de 8 de março de 2021, com data de consignação de 19 de setembro de 2022 (PSS aprovado a 11/10/2022) e prazo de execução de 120 dias (Data de conclusão: 17 de janeiro de 2023).

### **2 - Análise**

Foi elaborado o cálculo da revisão de preços através da aplicação OBM – MEDIDATA, ao abrigo do Decreto-Lei 6/2004, cálculo esse que originou uma revisão de preços provisória, validada e assinada pela firma ALFA TÊNIS - CAMPOS DE TÊNIS, LDA (503228966).

Desta revisão de preços provisória, e tendo em conta os indicadores económicos nacionais que estão na origem da atualização dos diversos índices, resultou um valor de € 13.179,23 (treze mil, cento e setenta e nove euros e vinte e três cêntimos), acrescido de IVA legal em vigor, que terá que ser restituído à firma ALFA TÊNIS - CAMPOS DE TÊNIS, LDA (503228966).

Após a regularização do valor referido anteriormente, deverá a mesma ser comunicada de imediato aos competentes serviços do DEI para que possa ser elaborada a conta final da empreitada.

### **3 - Proposta**

Face ao anteriormente exposto, **propõe-se que o órgão competente, para a realização da despesa, delibere autorizar o pagamento da presente Revisão de Preços**



provisória, no valor de € 13.179,23 (treze mil, cento e setenta e nove euros e vinte e três cêntimos), acrescido de IVA legal em vigor, para que seja possível elaborar a conta final da empreitada”.

Em 16/06/2023 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa,

Estando aqui em causa o cumprimento do normativo legal em vigor relativo ao regime de Revisão de Preços, proponho que a presente informação seja presente à reunião do Executivo Municipal para autorização”.

Por despacho de 22/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 2801/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 07.01.04.08 Projeto do PPI: 2022/I/124 Valor: 13.969,98 €---

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a revisão de preços, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Empreitada de “Requalificação de arruamentos e meios mecânicos de elevação centro da cidade – Bairro dos Ferreiros-lote 2” – quarto pedido de prorrogação de prazo

----- **19.** – Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

### **1. “Introdução**

Solicita o empreiteiro uma prorrogação do prazo de execução da empreitada até ao dia 30 de setembro de 2023, alegando os seguintes argumentos:

- Necessidade de alterações na estrutura. Esta alteração originou o aumento em altura da estrutura metálica implicando nova modelação, readaptações das ligações, aprovação da solução apresentada, fabrico e montagem.
- Apesar destas alterações, os trabalhos de montagem da estrutura metálica ficaram concluídos a 2 de junho de 2023, o que, de acordo com o nosso planeamento, seria tempo

suficiente para a instalação do elevador. Contudo, o nosso fornecedor do elevador, não conseguiu iniciar os trabalhos de montagem, alegando a indisponibilidade de mão-de-obra especializada no país.

- Uma vez iniciados os trabalhos de montagem do elevador prevemos um prazo de montagem de 15 dias úteis. Após o término destes trabalhos será necessário prosseguir com a certificação do conjunto estrutura metálica e elevador que, por nossa experiência, é um processo complexo e moroso que não depende só da CAPSFIL mas sim de todas as entidades intervenientes.

## **2. Antecedentes**

- A empreitada foi consignada em 14-09-2020 e comunicado a aprovação do PSS a Entidade Executante a 21-09-2020, com o prazo contratual inicial de 240 dias.
- A empreitada foi suspensa por 135 dias devido a motivos relacionados com a falta de condições de segurança, fixando a data de terminus da empreitada em 01 de outubro de 2021.
- Foi solicitada pelo empreiteiro em setembro de 2021 uma primeira prorrogação de prazo até ao dia 30 de março de 2022, tendo sido aprovada em reunião de Câmara no dia 8 de novembro de 2021.
- Foi solicitada pelo empreiteiro em maio de 2022 uma segunda prorrogação de prazo até ao dia 25 de setembro de 2022, tendo sido aprovada em reunião de Câmara no dia 16 de maio de 2022.
- A empreitada foi suspensa por 142 dias devido a motivos relacionados com a necessidade de alteração ao projeto, fixando a data de terminus da empreitada em 18 de fevereiro de 2023.
- Foi solicitada pelo empreiteiro em fevereiro de 2023 uma terceira prorrogação de prazo até ao dia 30 de junho de 2023, tendo sido aprovada em reunião de Câmara no dia 20 de fevereiro de 2023.

## **3. Análise**

Tendo sido deliberado em reunião de câmara a prorrogação unicamente para terminar a empreitada até 30 de junho, mas devido a um atraso na montagem do elevador por falta



de mão-de-obra especializada, o que implica também um atraso na inspeção deste, não será possível concluir a empreitada nesta data.

Saliento que embora exista um atraso na montagem do elevador, o mesmo já foi fornecido encontrando-se nas instalações do empreiteiro.

Assim perante o acima exposto, parece-me ser contraproducente onerar as dificuldades manifestadas pelo empreiteiro sob pena de efetivamente este não realizar a obra, como tal, coloco à consideração superior a aprovação da prorrogação de prazo de 92 dias, prazo este que se julga ser o necessário para concluir os trabalhos da empreitada fixando desta forma, o terminus da obra no dia 30 de setembro de 2023.

Ficando desde já pendente sobre o empreiteiro a possibilidade de aplicação de multas por incumprimento, de acordo com a cláusula 11.ª do Caderno de Encargos.

#### **4. Proposta**

Assim proponho:

Unicamente para terminar a empreitada, que o prazo de execução seja prorrogado até ao dia 30 de setembro de 2023 que não terá qualquer efeito em sede de revisão de preços, ficando também pendente sobre o empreiteiro o ónus de aplicação de multas contratuais e a eventual perda de financiamento.

Mais informo que seja comunicado ao empreiteiro a necessidade de apresentar um plano de trabalhos, plano de equipamentos, plano de mão-de-obra e plano de pagamentos, adequado a Data FIM MAIS TARDE de 30 de setembro de 2023, unicamente para efeitos de acompanhamento da empreitada”.

Em 22/06/2023 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Diretor,

Concordo, solicito a devida autorização”.

Em 22/06/2023 o **Diretor de Departamento** emitiu o seguinte despacho:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, deve a informação ser presente à Reunião do Executivo Municipal para autorização”.

Por despacho de 22/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Autorizar a prorrogação do prazo da obra até ao dia 30 de setembro de 2023, nos termos da informação dos serviços.-----

**- Aprovação do PSS da Empreitada “Central do Biel e Quinta do Granjo – Espaço Expositivo”**

----- **20.** – Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

**1. “Introdução**

No âmbito do exercício da Coordenação de Segurança em Obra (CSO) da Empreitada de **Central do Biel e Quinta do Granjo – Espaço Expositivo**, foi analisado o Desenvolvimento do Plano de Segurança e Saúde (DPSS), para o início dos trabalhos, entregue pela Entidade Executante EE.

**2. Análise Documental**

A Entidade Executante (EE) desenvolve e especifica o PSS de projeto para a fase de obra nos termos definidos no PSS iniciado na fase de projeto que lhe foi entregue;

A EE não responde, ou responde de forma diversa, às diretrizes do PSS de projeto, nomeadamente em relação ao planeamento da segurança das atividades da obra através dos documentos ali definidos.

Sendo necessário enviar a seguinte documentação:

**Documentação da empresa:**

- Apólice e recibo de pagamento do seguro de Responsabilidade Civil;
- Apólice e recibo de pagamento do seguro de Acidentes de Trabalho;
- Número de Registo INCI ou de autorização para o exercício da atividade de empreiteiro
- Folha de pagamentos à Segurança Social (devem constar todos os trabalhadores em obra)
- Horário de Trabalho



**Documentação dos trabalhadores:**

- N° do CC, NIF e SS,
- Ficha de aptidão medica
- Registo de formação
- Registo de distribuição de EPI'S

**3. Comunicação Prévia de Abertura do Estaleiro e Identificação dos intervenientes na fase de execução da obra**

A entidade executante (EE) apresenta uma declaração de receção do PSS iniciado na fase de projeto.

A entidade executante (EE) deverá indicar as responsabilidades dos seus intervenientes em obra, na área da segurança no trabalho, atendendo a que, nos termos da Lei 102/2009 de 10/09 e atualizações, do DL 273/2003 de 29/10 e do PSS de projeto, o gestor de segurança da obra (TS ST) é:

- O responsável pelo desenvolvimento do PSS de projeto para a fase de execução da obra;
- O responsável pela implementação do desenvolvimento do PSS de projeto nas frentes trabalho da obra;
- O responsável pelo controlo da implementação do desenvolvimento do PSS de projeto nas frentes trabalho da obra, evidenciado por registos nos PPE (IT-PMP-RMP/PTRE/PES/PEMP/...) e/ou de outras formas.

Estas responsabilidades deverão ser expressas na definição de funções e responsabilidades da GSST (TE ST).

A entidade executante (EE) deverá fazer a indicação expressa dos responsáveis pela verificação dos documentos PPE (IT-PMP-RMP/PTRE/PES/PEMP/...), que serão no mínimo os elementos da equipa de segurança (GSST e T ou TS ST), os encarregados e/ou outras chefias da EE, a colocar na definição de funções.

A EE nunca poderá colocar como responsáveis pelo cumprimento das suas obrigações na área da segurança toda a equipa técnica desde o diretor da obra até ao chefe de equipa, pois pretende-se conhecer, em particular, as responsabilidades de cada um dos intervenientes e o resultado dos registos do controlo das suas intervenções.

A EE deverá repensar o posicionamento do GSST face ao diretor da obra e ao encarregado geral e demais chefias intermédias, não sendo aceite a falta de ligação direta e de supervisão a estes operacionais que fazem parte da cadeia de resposta à segurança dos

trabalhos. Assim não é aceite a ligação do TS ST única e exclusiva ao diretor da obra, devendo a ligação ser estendida às chefias intermédias e aos trabalhadores.

E até ao final de cada mês a atualização da movimentação de entrada e saída de entidades empregadoras e trabalhadores independentes, através do modelo da CP em uso.

A entidade executante (EE) deverá fazer referência à necessidade ou não, de recurso a trabalho extraordinário, trabalho noturno ou aos fins-de-semana e feriados, nos termos do CT, do CE e do PSS, para submeter à aprovação do dono da obra.

O horário de trabalho dos subempreiteiros terá de ser coincidente ou estar contido no horário da entidade executante (EE), para que esta possa assegurar a obrigação de coordenação das empresas por si contratadas nos termos do artigo 16.º da lei 102/2009 de 10/9. O mesmo terá de ser observado pela restante cadeia de subcontratação, ou seja, cada empresa da cadeia de subcontratação, sem exceção, terá em obra o seu representante durante todo o tempo dos trabalhos que justificam a sua integração na cadeia de subcontratação.

#### **4. Plano de Trabalhos, Empresas, Trabalhadores e Equipamentos**

O plano de trabalhos de concurso servirá de referência ao presente desenvolvimento do PSS até aprovação do PT definitivo ou outro, pelo DO, e deverá ser colocado neste Anexo.

A entidade executante (EE) apresentará as fases de execução da obra para que se possa aferir da não existência de trabalhos incompatíveis no tempo e no espaço, e da não existência de trabalhos que gerem riscos acrescidos quando realizados em paralelo.

#### **5. Subempreiteiros, Trabalhadores Independentes e Fornecedores de Materiais**

A entidade executante (EE) não apresenta as condicionantes à contratação de subempreiteiros e trabalhadores independentes, nos termos do n.º 5, do anexo II, do Decreto-lei n.º 273/2003, de 29 de outubro, e deverá fazê-lo de imediato.

A demonstração prévia da habilitação de entidades empregadoras ou trabalhadores independentes à Fiscalização deverá incluir os seguintes documentos:

1. Indicação da cadeia de subcontratação, os trabalhos a efetuar em obra e respetiva valorização nos termos da lista dos preços unitários e a data de entrada em obra.
2. Contrato entre as partes;
3. Alvará;
4. Seguro de acidentes de trabalho;

Deverá anexar declaração da seguradora atualizada ou cópia das condições particulares da apólice, explicitando a cobertura de acidentes de trabalho para obras públicas ou trabalhos de engenharia civil e cópia do último recibo de pagamento.

5. Declaração de situação regularizada com a Segurança Social;
6. Declaração de situação regularizada com a Direcção-Geral de Impostos;
7. Capa do Anexo D do último relatório anual da SHST (ou outra forma de evidência da organização dos serviços de saúde e segurança do trabalho);
8. Cópia das folhas de férias atualizadas apresentadas à SS onde constem os trabalhadores a utilizar na obra, se o seguro de acidentes de trabalho não é nominal.
9. Declaração da entidade empregadora com a Indicação do responsável pelos trabalhos e pela segurança.

Para empresas de trabalho temporário terão de ser juntos mais os seguintes documentos:

10. Contrato de UTT – Utilização de Trabalho Temporário;
11. Contratos de TT – Trabalho Temporário;
12. Dossiê com evidência do processo completo por trabalhador, previsto no artigo 186.º do Código do Trabalho (Segurança e saúde no trabalho temporário).

Requisitos sobre seguros de acidentes de trabalho:

- Cópia das condições particulares da apólice de seguros de acidentes de trabalho, ou de declarações atualizadas das seguradoras;
- Cópias dos recibos de pagamento dos seguros, atualizados;
- Cópias atualizadas das folhas de férias enviadas às seguradoras com identificação a sublinhado dos trabalhadores em obra;
- Dos subempregados e trabalhadores independentes não se pretende conhecer outro seguro que não seja o de acidentes de trabalho.

## **6. Plano de Equipamentos de Proteção Individual**

A EE não apresenta um plano de proteções individuais. Como tal deverá apresentar o plano de proteções individuais para a obra, onde considerará os seguintes EPI's obrigatórios: Capacete de segurança; Botas de segurança; Vestuário de alta visibilidade (Calças e Colete ou Blusão) classe 3.

A entidade executante (EE) deverá evidenciar a aprovação do seu regulamento interno para despistagem da alcoolemia pela CNPD, Comissão Nacional de proteção de Dados, onde conste a permissão para fazer a despistagem também a trabalhadores com quem não tem vínculo contratual e a indicação expressa dos técnicos que fazem a colheita de amostras do ar expirado e a respetiva medição.

## **7. Plano de Equipamentos de Proteção Coletiva**

Os EPC's a utilizar em obra serão planeados, dimensionados e especificados pelo GSST (TS ST), que acompanhará a sua implementação nas frentes de trabalho e garantirá a sua permanente operacionalidade.

Todos os EPC's serão certificados ou cumprirão normas nacionais específicas ou normas europeias harmonizadas ou estarão conforme processo equivalente de garantia da adequabilidade à função que irão desempenhar, mas com requisitos nunca inferiores aos das normas europeias harmonizadas aplicáveis.

Indicará os meios materiais e humanos disponibilizados para a aplicação, manutenção e retirada dos equipamentos de proteção coletiva.

Os equipamentos de proteção coletiva a empregar serão devidamente dimensionados e especificados, e identificados claramente os respetivos locais de implantação em plantas ou nos PPE (PEMP/PMP/RMP).

## **8. Plano de Controlo de Equipamentos**

A entidade executante (EE) deverá indicar à Fiscalização, e constar no plano, o responsável pelo controlo dos equipamentos de apoio, ao qual caberá assegurar a realização do controlo geral que terá de incidir sobre todos os equipamentos que possam apresentar riscos para os trabalhadores.

Este responsável garantirá a entrada em obra apenas do equipamento que cumpra os requisitos legais, apondo em local visível um certificado numerado atestando essa conformidade, que poderá ser confirmada em documentos arquivados no PSS.

A entidade executante (EE) deverá garantir, nomeadamente, as seguintes verificações no plano de controlo dos equipamentos, listadas em impresso próprio e com cópias dos documentos de evidência anexados:

- Todos os equipamentos ou máquinas que circulem nas vias terão obrigatoriamente seguro de responsabilidade civil para circulação rodoviária e demais requisitos obrigatórios.
- O equipamento é adequado e garante a segurança e saúde dos trabalhadores, em conformidade com a legislação aplicável (DL 103/2008, 24.06 ou DL 214/95, 18.08 e P 172/2000, 23.03).
- Existe plano de manutenção de forma a garantir a adequação do equipamento durante a vida da máquina (alínea e) do art.º 3.º do DL 50/2005, 25.02).





- A entidade executante (EE)/Empregador garante o cumprimento das regras de utilização do equipamento de acordo com o manual de operação (Capítulo III do DL 50/2005, 25.02).
- A entidade executante (EE)/Empregador demonstra que foram feitas as verificações após a instalação do equipamento e/ou outras igualmente obrigatórias, por “pessoa competente” (art.º 6.º do DL 50/2005, 25.02).
- A entidade executante (EE)/Empregador demonstra a habilitação do operador para a utilização do equipamento de trabalho (alínea e) do art.º 3.º do DL 50/2005, 25.02, tendo em consideração os níveis de qualificação previstos no CNQ, Catálogo Nacional de Qualificações ou níveis equivalentes atestados pelo IEFP ou aceites pela ACT.
- Existência de pirlampo, avisador sonoro de marcha atrás, travões operacionais, luzes, espelhos, extintores, etc.

Cada equipamento verificado terá um dossiê constituído por uma checklist onde constam todas as verificações efetuadas, que constitui a primeira folha, seguida das respetivas evidências através de cópia legível dos documentos.

#### **9. Plano de Informação e Formação**

Todos os trabalhadores serão alvo de uma ação de formação/informação inicial de acolhimento, quando entram pela primeira vez na obra. A entidade executante (EE) deverá preparar um manual de acolhimento com as regras gerais de segurança e as específicas a cumprir na obra, que fornecerá a cada trabalhador. O acolhimento consta de uma parte teórica e outra no local de trabalho, com duração mínima 2 horas.

Todas as ações de formação e informação relativas aos PPE (PEMP/PMP/RMP) para cada atividade deverão ser planeadas e integradas no plano de formação, de forma que as ações decorram sempre antes do início das atividades que as justificam”.

Cada ação implica o fornecimento da documentação de apoio e o registo da ação em impresso próprio.

A entidade executante (EE) deverá apresentar um modelo para registo diário de presenças dos trabalhadores, por empresa.

A entidade executante (EE) deverá indicar expressamente o responsável pelo tratamento dos dados pessoais que será o responsável pela elaboração do plano de tratamento dos dados pessoais da obra.

#### **10. Plano de Emergência**

Deverá incluir toda a informação pertinente que a proteção civil da área pode disponibilizar para apoio à obra (equipamentos tipo e tempos de chegada à obra)

Deverá estabelecer o organograma da emergência com o máximo de dois níveis de comunicação até aos meios exteriores (proteção civil/bombeiros).

Deverá estabelecer o organograma de comunicações da emergência, identificando os trabalhadores responsáveis, os substitutos, e respetivos contactos.

Deverá definir os cenários tipo dos acidentes que podem surgir e fazer acionar o plano de emergência.

Deverá tipificar a informação a fornecer aos bombeiros (local, tipo de acidente, número de vítimas, estado das vítimas, etc.).

Deverá definir uma equipa de trabalhadores com tarefas preestabelecidas para apoio ao Diretor de Obra no acionamento do plano de emergência, orientar as autoridades civis e os bombeiros, encaminhar os trabalhadores para os pontos de encontro, impedir o acesso a pessoas estranhas, etc.

Deverá identificar os acessos à obra e os pontos de encontro.

Deverão ser identificados os meios internos, previsivelmente disponíveis na empreitada, para o socorro e reposição das condições normais de laboração.

Deverá também prever a utilização de uma maca de salvamento.

Deverá ainda indicar os trabalhadores da obra com formação em socorrismo.

### **11. Acidentes de Trabalho**

A entidade executante (EE) apresentará um plano de gestão da sinistralidade da obra, com explicitação dos procedimentos de investigação, registo e comunicação.

A EE deverá considerar a informação publicada pela ACT para a classificação dos acidentes de trabalho de que resulte a morte ou lesão grave do trabalhador, e dos acidentes que assumam particular gravidade na perspetiva da segurança no trabalho, notificando-os à ACT.

Fará também o registo diário da mão-de-obra e da carga horária para efeitos de cálculo dos índices de sinistralidade, em modelo a apresentar para arquivo no PSS da obra.

### **12. Monitorização e acompanhamento da segurança da obra**

A Entidade Executante deve elaborar um relatório mensal das atividades técnicas de segurança desenvolvidas o qual deverá ser entregue ao Dono da Obra, Direção de Fiscalização e Coordenação de Segurança em Obra até ao dia 05 do mês seguinte àquele que se refere.

A estrutura e conteúdos a abordar no referido relatório devem ser propostos pela Entidade Executante para validação pela Coordenação de Segurança em Obra, devendo incluir, no mínimo, a seguinte informação:



1. Introdução;
2. Enumeração dos trabalhos realizados;
3. Desenvolvimentos parciais / aditamentos ao PSS de projeto;
4. Atividades de segurança desenvolvidas:
  - Inspeções;
  - Auditorias internas
  - Formação e informação
  - Simulacros ou outras ações específicas no âmbito da Emergência
  - Elaboração e/ou atualização de documentação de segurança
5. Índices de sinistralidade
6. Atividades de segurança previstas para o mês seguinte
  - Inspeções
  - Auditorias internas
  - Formação e informação (Plano de Formação)
  - Simulacros ou outras ações específicas no âmbito da Emergência
  - Elaboração de documentação de segurança
  - Plano de trabalhos mensal, com análise de coatividades e trabalhos com riscos especiais
  - Cronograma de mão-de-obra mensal, com a análise de picos de concentração de trabalhos e necessidades de formação
  - Cronograma mensal de equipamentos, com o procedimento de receção para novos equipamentos;
  - Lista de empresas e trabalhadores independentes selecionados para iniciar atividade.
7. Anexos
  - Registos de inspeção;
  - Relatório de auditoria (se aplicável);
  - Registo de presenças das ações de formação realizadas;
  - Registo de controlo de Subempreiteiros e trabalhadores independentes (conforme art.21º do DL 273/2003, de 29 de outubro)
  - Registo de controlo de trabalhadores (conforme art.22º do DL 273/2003, de 29 de outubro)

### **13. Conclusão**

#### **Proposta de Aprovação do PSS**

Da análise efetuada ao DPSS apresentado pela EE conclui-se estar em condições de poder ser validado tecnicamente, nos termos do disposto no Artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 273/2003, pelo Dono da Obra.

De referir ainda que nenhuma atividade não planeada e não considerada no PSS de projeto, poderá ser iniciada, sem que, os respetivos desenvolvimentos previstos, tenham sido previamente validados tecnicamente pela CSO e aprovados pelo Dono da Obra. Todos os desenvolvimentos ao PSS de projeto deverão ser entregues no máximo, com 15 dias de antecedência da data de início da atividade prevista no plano de trabalhos aprovado para a Empreitada. Todas as alterações que surjam ao plano de trabalhos no decorrer da Empreitada, obrigam a nova contagem de prazos para entrega e validação dos referidos documentos.

A entidade executante (EE) deverá divulgar a Aprovação do PSS a todos os trabalhadores, incluindo os trabalhadores dos subempreiteiros e trabalhadores independentes, bem como assegurar a sua implementação no decurso dos trabalhos.

A entidade executante (EE) deverá realizar as ações de formação específicas para as atividades previstas, a todos os trabalhadores envolvidos, antes do início dos trabalhos, e uma ação de acolhimento a cada trabalhador antes da entrada em obra pela primeira vez. Caberá à entidade executante (EE) monitorizar diariamente a implementação das medidas de segurança previstas para o conjunto de atividades contempladas no PSS de projeto da obra, pela equipa de segurança e encarregados.

Sendo o PSS de obra um documento fundamental e estruturante na definição e no apoio ao gerenciamento de todas as medidas e informações relacionadas com a segurança e saúde numa obra, sendo necessário ao longo da empreitada a correção e/ou alteração de pressupostos conforme o desenrolar dos trabalhos.

Pelo exposto proponho a Aprovação do PSS para as atividades previstas no PSS de projeto”.

Em 19/06/2023 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Diretor,

Concordo. Proponho a aprovação do PSS nos termos da presente informação”.

Em 19/06/2023 o **Diretor de Departamento** emitiu o seguinte despacho:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, proponho a aprovação do presente PSS”.

Por despacho de 21/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o Plano de Segurança e Saúde da Central do Biel e Quinta do Granjo – Espaço Expositivo, nos termos da informação dos serviços.**-----

**- Empreitada “REQUALIFICAÇÃO E BENEFICIAÇÃO DO PAVILHÃO DIOGO CÃO” - Trabalhos complementares**

----- **21.** - Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

**1. “INTRODUÇÃO**

Serve o presente para informar Vossa Excelência que após execução do novo corpo norte do pavilhão verificou-se que a estrutura funciona de forma diferente da estrutura do edifício antigo, o que tem provocado a ocorrência de fissuras nas paredes interiores e exteriores.

Após a lavagem das paredes interiores do recinto, conforme estava previsto no projeto para retirar as tintas antigas e os materiais soltos, verificou-se que os rebocos se encontravam podres, tendo a sua maioria começado a sair.

Por estes motivos os trabalhos a executar têm de ser diferentes dos previstos em concurso, e não eram passíveis de terem sido previstos em fase de projeto ou mesmo de erros e omissões.

**2. ANÁLISE**

Apresentou o empreiteiro um orçamento para a execução destes trabalhos o qual importa em 143.253,57 € (mais IVA).

Saliento que a maioria dos trabalhos são com preço de concurso e os restantes podem ser considerados como correntes.

**3. ENQUADRAMENTO**

Os novos trabalhos complementares imprevisíveis solicitados ao empreiteiro, juntamente com os trabalhos complementares imprevisíveis anteriormente enviados e aprovados em reunião de Câmara do dia 06/02/2023, tem o valor final de 257.389,29€ (onde 114.135,72€ dizem respeito aos trabalhos complementares já aprovados em reunião de Câmara do dia 06/02/2023 e 143.253,57€ para os novos trabalhos complementares) o que encontra sustentação legal no estatuído na alínea b) do n.º 4 do art.º 370, onde permite trabalhos complementares que resultam de circunstâncias imprevisíveis, ou que uma entidade adjudicante diligente não pudesse ter previsto, com o limite máximo a não pode exceder 40% do preço contratual. (neste caso 433.328,66€).

#### 4. CONCLUSÃO

Face ao exposto no ponto anterior proponho que a entidade competente para a realização da despesa autorize:

1º Execução de trabalhos complementares imprevisíveis no valor de 143.253,57€ ao abrigo da alínea b) do número 4 do art.º 370 do CCP”.

#### Anexos:

- Lista de preços unitários”.

Em 21/06/2023 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Diretor,

Concordo. Solicita-se a devida autorização”.


Em 21/06/2023 o **Diretor de Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, deve a informação ser presente à Reunião do Executivo Municipal para autorização”.

Por despacho de 23/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 2882/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 07.01.03.02 Projeto do PPI: 2018/I/52 Valor: 151.848,78 €.--



-----**DELIBERAÇÃO:** Autorizar a realização dos trabalhos complementares, nos termos da informação dos serviços.-----  
Aprovar a minuta de contrato.-----

- **Abertura de procedimento para a empreitada de Estabilização do Talude de Escavação da Avenida Aureliano Barrigas na cidade de Vila Real, Consentâneo com a alínea b) do artigo 19º do CCP – Concurso Público**

----- **22.** - Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

**“1. Designação do Procedimento**

Empreitada de “Estabilização do Talude de Escavação da Avenida Aureliano Barrigas na cidade de Vila Real”.

**2. Fundamentação no que respeita à necessidade de realização do investimento (36º CCP)**

**2.1 Enquadramento/ Introdução**

Como é do conhecimento de V. Exa. o talude de escavação da Avenida Aureliano Barrigas sofreu um escorregamento em cunha de material rochoso, no passado dia 13 de dezembro de 2022.

A ocorrência situa-se no centro da cidade de Vila Real, com grande circulação de viaturas numa das vias mais movimentadas da cidade, a que acresce a presença de um passeio para peões, com cerca de 2,0m de largura, junto à base do talude de escavação, o que agrava o potencial de risco e o dano, para pessoas e bens, em caso de instabilização do talude de escavação, sendo por isso necessário tomar-se medidas mitigadoras e promover a estabilidade do talude.

Considerando que a Câmara Municipal, na sua reunião ordinária de 15/05/2023, deliberou aprovar o projeto de execução para a estabilização do referido talude, é necessário proceder à abertura do procedimento para a sua execução.

**2.2 Proposta**

Considerando que o projeto de execução já foi aprovado em reunião do executivo municipal, proponho a abertura de procedimento consentâneo com a realização da

empreitada, nos termos e fundamentos seguintes:

**3. Fundamentação da escolha do Procedimento (38º, 19º/b) do CCP**

Critério	Fundamentação	
	Direito	Facto
Valor	Consentâneo com alínea b) do artigo 19º do CCP – Concurso Público.	

**4. Fundamentação da não Contratação por Lotes (Nº2 do 46º-A do CCP)**

A separação em lotes causa grandes inconvenientes para a entidade Adjudicante, desde logo a gestão de um único contrato revela-se mais eficiente, face ao tipo e encadeamento dos trabalhos. Tratando-se de uma empreitada de estabilização de um único talude, torna-se impossível conciliar interesses de diversas entidades ao mesmo tempo.

**5. Órgão Competente para a decisão da contratação (artigo 18.º do Decreto-Lei 197/99 de 8 de junho).**

A entidade competente para a decisão de contratar é a Câmara Municipal de Vila Real.

**6. Verificação do cumprimento do limite previsto no artigo 113º do CCP relativamente às empresas a convidar e fundamentação da Escolhas das empresas**

Não aplicável

**7. Peças do procedimento (Artigo 40º do CCP)**

De acordo com a alínea c) do ponto 1 do artigo 40º do CCP constituem peças do concurso o Programa de Procedimento e o Caderno de Encargos, em anexo à presente informação.

**8. Preço Base fixado (sem IVA) e Fundamentação.**

Estima-se que o valor base da presente empreitada seja de € 130.083,77 (cento e trinta mil, e oitenta e três euros e setenta e sete cêntimos).

Nos termos do previsto no n.º 3 do art.º 47 do CCP o preço base do procedimento foi fundamentado com base em critérios objetivos, designadamente valores obtidos através de consulta preliminar ao mercado prevista no artigo 35º-A, cujas evidências se anexam à esta informação e serão devidamente disponibilizados a todos os concorrentes.





**9. Fundamentação da necessidade de fixação do preço anormalmente baixo e o concreto critério adotado para o desvio percentual definido para esse efeito (artigo 71º)**

Não aplicável

**10. Prazo da empreitada**

O prazo global da execução da obra, contado a partir da data de consignação será o prazo indicado na proposta do empreiteiro, não podendo ultrapassar os 120 (cento e vinte) dias.

**11. Admissão de Propostas variantes (artigo 59º do CCP).**

Não são admitidas Propostas Variantes.

**12. Critério de Adjudicação e de desempate (artigo 74 do CCP).**

Para efeito de adjudicação é adotado o critério da proposta economicamente mais vantajosa conforme alínea b) do nº 1 do artigo 74º do CCP (Monofator, Preço).

Para efeitos de desempate forma considerados os critérios seguintes, apresentados por ordem de valência:

- A exatidão matemática do preço formulado, sendo a melhor proposta a que apresentar o menor número de erros verificados, em sede de conferência de propostas;
- O preço mais baixo no artigo referente à execução de pregagens constituídas por barras de aço de alta resistência, com pelo menos 6,0 m de comprimento e Ø32 mm.
- O menor prazo de execução apresentado para a empreitada;

**13. Lista de pareceres legalmente exigíveis (nº 5 do artigo 36º do CCP)**

Tratando-se de um espaço público sobre jurisdição do Município de Vila Real entende-se pela não aplicabilidade.

**14. Lista de elementos que acompanham o Projeto,**

O Caderno de Encargos do procedimento de formação de contrato da Empreitada de **Reabilitação do Quarteirão do Tribunal e ruas envolventes –“Requalificação da Avenida Almeida Lucena”** contém o projeto de execução, da obra a levar a efeito, composto por:

- Peças Desenhadas;
- Peças Escritas;
- PPRDC;
- PSS;
- Mapa de trabalhos (Medições)

Conforme preconizado nos nºs 1, 4 e 5 do artigo 43.º do CCP. É ainda de referir que a pasta medições e orçamento contém a lista completa de todas as espécies de trabalhos necessários à execução da obra a realizar e os respetivos mapas de quantidades, contém ainda um capítulo designado por estaleiro onde constam os encargos gerais com montagem, manutenção e desmontagem de estaleiro, incluindo a reposição da área ocupada após a desmontagem, sinalização temporária de todos os trabalhos, de acordo com a legislação vigente, e implementação do Plano de Segurança e Saúde.

Informa-se ainda que de acordo com o ponto 3 da Cláusula 6.ª do Caderno de Encargos patenteado a concurso o empreiteiro é ainda responsável pela realização de todos os trabalhos que, por natureza, por exigência legal ou segundo o uso corrente, sejam considerados como preparatórios ou acessórios à execução da obra, designadamente, e entre outros, o exposto nas alíneas:

a) Trabalhos de montagem, construção, manutenção, desmontagem e demolição do estaleiro;

b) Trabalhos necessários para garantir a segurança de todas as pessoas que trabalhem na obra ou que circulem no respetivo local, incluindo o pessoal dos subempreiteiros e terceiros em geral, para evitar danos nos prédios vizinhos e para satisfazer os regulamentos de segurança, higiene e saúde no trabalho e de polícia das vias públicas;

c) Trabalhos de restabelecimento, por meio de obras provisórias, de todas as servidões e serventias que seja indispensável alterar ou destruir para a execução dos trabalhos e para evitar a estagnação de águas que os mesmos possam originar;

d) É da responsabilidade do empreiteiro os trabalhos de construção dos acessos ao estaleiro e das serventias internas deste.

Compulsado o ponto 5 do citado Artigo 43.º do CCP verifica-se que:

a) Dos levantamentos e das análises de base e de campo.

Consta do Projeto de Execução

b) Dos estudos geológicos e geotécnicos

Consta do Projeto de Execução

c) Dos estudos ambientais, incluindo a declaração de impacto ambiental, nos termos da legislação aplicável.

Face ao teor dos trabalhos entende-se pela sua não aplicabilidade.

d) Dos estudos de impacto social económico ou cultural, nestes se incluindo a identificação de medidas de natureza expropriatória a realizar, dos bens e direitos a adquirir e do ónus e servidões a impor;

Não aplicável

e) Dos resultados de ensaios laboratoriais ou outros

Atendendo ao tipo e natureza da obra em causa conclui-se que os elementos do projeto de execução são os necessários e os suficientes para a sua realização, não sendo por isso necessário recorrer a quaisquer outros.

f) Do plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição, nos termos da legislação aplicável.

O projeto de execução patenteado a concurso alberga esta exigência de carácter obrigatório, apresentando o plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição.

#### 15. Composição do Júri do procedimento

Função	Identificação	Carreira / cargo
Presidente	Joaquim Manuel Almeida Correia de Magalhães	Chefe de Divisão
1.º vogal	Paulo Jorge de Matos Ferreira	Técnico superior
2.º vogal	Paulo Alexandre Costeira Ferreira	Técnico Superior
1.º vogal suplente	José Henrique Costa da Cunha	Técnico Superior
2.º vogal suplente	Amílcar Ricardo Silva Ferreira	Técnico Superior

#### 16. Gestor do Contrato e respetivo vínculo à CM (artigo 290º do CCP)

Joaquim Manuel Almeida Correia de Magalhães, Técnico Superior do Quadro da CMVR

#### 17. Financiamento Comunitário (Programa; Data do Termos de Aceitação; Taxa de Comparticipação)

A empreitada foi objeto de uma candidatura ao Fundo de Emergência Municipal – Reparação dos danos em infraestruturas e equipamentos municipais provocados pelas cheias e inundações no âmbito da Resolução do Conselho de Ministros nº12-B/2023, 6 de fevereiro.

**18. Previsão da repartição de encargos Plurianuais, nos casos em que a obra se execute em mais de um ano económico.**

A empreitada será executada no ano de 2023.

**19. Proposta de deliberação ou despacho**

- a) Decisão de Contratar (36.º CCP)
  - b) Escolha do Procedimento (38º CCP)
  - c) Aprovação o Programa de Procedimento e do caderno de Encargos, em anexo (40.º/2 CCP).
  - d) Designação do Júri (67.º/1 CCP)
- À Consideração superior”.

Em 21/06/2023 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, tratando-se de uma empreitada sujeita a uma candidatura proponho que a informação seja presente à Reunião do Executivo Municipal para autorização”.

Por despacho de 23/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 2896/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 07.01.04.01 Projeto do PPI: 2022/I/51 Valor: € 137.888,80----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o programa de concurso, caderno de encargos e autorizar a abertura do Concurso Público, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Eixos cicláveis estruturantes Centro Cidade – UTAD” e “Eixos cicláveis estruturantes Shopping – Mateus - Lote 1 – Trabalhos complementares**

----- **23.** – Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:



### **1 - Introdução**

A informação refere-se à obra mencionada em epígrafe, adjudicada à firma Murarte Construções Lda., por deliberação de Câmara de 3 de agosto de 2020, com data de consignação de 6 de outubro de 2020 (com PSS aprovado a 09/10/2020) e prazo de execução de 300 dias (Data de conclusão: 5 de agosto de 2021).

Foi concedida uma prorrogação graciosa de 148 dias (Data de conclusão: 31 de dezembro de 2021).

Foi concedida uma segunda prorrogação graciosa de 181 dias (Data de conclusão: 30 de junho de 2022).

Foi concedida uma terceira prorrogação graciosa de 92 dias (Data de conclusão: 30 de setembro de 2022).

A obra foi suspensa de 30/08/2022 a 15/05/2023 (Data de conclusão: 15 de junho de 2023) por motivos de alterações ao traçado da ciclovia, junto à estação, imposta pela Infraestruturas de Portugal (IP) e por não estarem reunidas as condições de pavimentação da ciclovia.

Trata-se de uma proposta de trabalhos complementares no valor de € 64.009,31 (ver mapa em anexo)

Estes trabalhos surgiram no decorrer da empreitada e resultam de quantidades não previstas (erro de medição) e de espécie não prevista no contrato (alteração ao Projeto).

### **2 - Análise**

#### **Preços de Contrato (erro de medição):**

Tratam-se de trabalhos relacionados com a Camada de betuminoso, Slurry Seal vermelho e guia limite em cubos de granito.

#### **Preços Acordados (espécie não prevista):**

Estes trabalhos estão relacionados com o reforço da Estrutura metálica de suporte ao pavimento do Pontão, necessários para garantir a necessidade de passagem de veículos de emergência no mesmo. Está aqui também incluída a Estrutura de pavimento na placa giratória de mudança de direção do comboio, trabalhos não previstos, derivados da alteração de traçado, imposta pela IP Património.

### **3 – Proposta**

Face ao exposto no ponto anterior proponho que a entidade competente para a realização da despesa autorize:

Execução de trabalhos complementares não previstos no contrato no valor de € 64.009,31 (Sessenta e quatro mil, e nove euros e trinta e um cêntimos), ao abrigo do número 4 do art.º 370 do CCP, correspondendo estes trabalhos a 13,0% (inferior aos 50% permitidos por lei) do preço contratual;

Verifica-se que a totalidade dos trabalhos complementares é de € 64.009,31, prevendo-se o valor de € 93.606,40 de trabalhos a menos, não havendo desta forma um acréscimo de custos do inicialmente contratualizado.

Assim propomos que sejam contratualizados estes trabalhos complementares, recorrendo ao cabimento inicialmente previstos na empreitada inicial.

Mais informamos que os preços dos trabalhos não contratualizados podem ser considerados como correntes face aos trabalhos a que se referem.

O prazo para a execução dos trabalhos é de 30 dias”.

Anexamos:

- Lista de preços unitários / orçamento;
- Peças desenhadas”.

Em 21/06/2023 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Diretor,

Concordo. Solicito a devida autorização”.

Em 21/06/2023 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, deve a informação ser presente à Reunião do Executivo Municipal para autorização”.

Por despacho de 23/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 2897/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 07.01.04.01 Projeto do PPI: 2022/I/32 Valor: € 67.849,87----

-----**DELIBERAÇÃO:** Autorizar a realização dos trabalhos complementares, nos termos da informação dos serviços.-----  
**Aprovar a minuta de contrato.**-----

**- Abertura de procedimento para a empreitada de Requalificação e Beneficiação do Pavilhão da Diogo Cão – Fase 2, consentâneo com a alínea b) do artigo 19.º do CCP – Concurso Público**

----- 24. – Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

**1. Designação do Procedimento**

Requalificação e Beneficiação do Pavilhão da Diogo Cão- Fase 2.

**2. Fundamentação da necessidade da obra**

**2.1 Enquadramento/ Introdução**

Como é do conhecimento de V. Exa. em sede de “Exercício de Soma Nula” foi possível alocar mais verba ao Pavilhão da Diogo Cão, tendo ficado previsto um aumento do Valor Elegível de € 432.716,43 a que corresponde um valor Feder de € 367.808,96.

Sendo agora possível executar os trabalhos necessários para encerrar o piso 3 do Pavilhão Diogo Cão, colocar um elevador e dotar o mesmo de um piso desportivo novo dado que o existente está irrecuperável.

Assim propõe-se a abertura de procedimento consentâneo com a realização destes trabalhos por forma a aproveitar os fundos disponíveis, nos termos e fundamentos seguintes:

**3. Fundamentação da escolha do Procedimento (38.º; 19.º/b) do CCP)**

Critério	Fundamentação	
	Direito	Facto

<b>Valor</b>	Consentâneo com a alínea b) do Artigo 19.º do CCP – Concurso público.	Valor superior a € 150.000,00 e inferior ao limiar de concurso público internacional.
--------------	---	---

#### **4. Fundamentação da não Contratação por Lotes**

A separação em lotes causa grandes inconvenientes para a entidade Adjudicante, desde logo a gestão de um único contrato revela-se mais eficiente, face ao tipo e encadeamento dos trabalhos.

#### **5. Órgão Competente para a decisão da contratação (alínea b) artigo 18.º do Decreto-Lei 197/99 de 8 de junho).**

A entidade competente para a decisão de contratar é a Câmara Municipal de Vila Real.

#### **6. Verificação do cumprimento do limite previsto no artigo 113º do CCP relativamente às empresas a convidar**

Não aplicável.

#### **7. Peças do Procedimento**

De acordo com a alínea c) do ponto 1 do Artigo 40.º do CCP constituem peças do concurso o Programa de Procedimento e o Caderno de Encargos, em anexo à presente informação.

#### **8. Preço Base (sem IVA)**

Estima-se que o valor base da presente empreitada seja de € 438.769,98 (Quatrocentos e trinta e oito mil, setecentos e sessenta e nove euros e noventa e oito cêntimos). O preço base de **438.769,98 €** estabelecido para a execução da empreitada foi determinado através da consulta preliminar ao mercado nos termos do disposto no artigo 35.º-A do CCP, consulta que se anexa ao presente procedimento e dele faz parte integrante.





**9. Preço anormalmente baixo**

Não aplicável.

**10. Prazo da empreitada**

O prazo global da execução da obra, contado a partir da data de consignação será o prazo indicado na proposta do empreiteiro, não podendo ultrapassar 60 (sessenta) dias.

**11. Admissão de Propostas variantes**

Não são admitidas Propostas Variantes.

**12. Critério de Adjudicação e de desempate**

Para efeitos de adjudicação é adotado o critério do mais baixo preço, conforme alínea b) do artigo 74.º do CCP.

Para efeitos de desempate foram considerados os critérios seguintes, apresentados por ordem de prevalência:

- A Exatidão matemática do preço formulado, sendo a melhor proposta a que apresentar o menor número de erros verificado, em sede de conferência de propostas;
- O preço mais baixo no artigo referente ao Pavimento Desportivo artº;
- O menor prazo de execução apresentado para a empreitada.

**13. Lista de pareceres legalmente exigíveis**

Não aplicável.

**14. Lista de elementos que acompanham o Projeto**

O Caderno de Encargos do procedimento de formação de contrato da Empreitada de Requalificação e Beneficiação do Pavilhão da Diogo Cão- Fase 2, contém o projeto de execução, da obra a levar a efeito, composto por:

- Peças desenhadas;
- Peças Escritas;
- Caderno de Encargos;
- Programa de Procedimento.

Conforme preconizado nos nºs 1, 4 e 5 do artigo 43.º do CCP. É ainda de referir que a pasta medições e orçamento contém a lista completa de todas as espécies de trabalhos necessários à execução da obra a realizar e os respetivos mapas de quantidades, contém ainda um capítulo designado por estaleiro onde constam os encargos gerais com montagem, manutenção e desmontagem de estaleiro, incluindo a reposição da área ocupada após a desmontagem, sinalização temporária de todos os trabalhos, de acordo com a legislação vigente, e implementação do Plano de Segurança e Saúde.

Informa-se ainda que de acordo com o ponto 3 da Cláusula 6.ª do Caderno de Encargos patenteado a concurso o empreiteiro é ainda responsável pela realização de todos os trabalhos que, por natureza, por exigência legal ou segundo o uso corrente, sejam considerados como preparatórios ou acessórios à execução da obra, designadamente, e entre outros, o exposto nas alíneas:

a) Trabalhos de montagem, construção, manutenção, desmontagem e demolição do estaleiro;

b) Trabalhos necessários para garantir a segurança de todas as pessoas que trabalhem na obra ou que circulem no respetivo local, incluindo o pessoal dos subempreiteiros e terceiros em geral, para evitar danos nos prédios vizinhos e para satisfazer os regulamentos de segurança, higiene e saúde no trabalho e de polícia das vias públicas;

c) Trabalhos de restabelecimento, por meio de obras provisórias, de todas as servidões e serventias que seja indispensável alterar ou destruir para a execução dos trabalhos e para evitar a estagnação de águas que os mesmos possam originar;

d) É da responsabilidade do empreiteiro os trabalhos de construção dos acessos ao estaleiro e das serventias internas deste.

Compulsado o ponto 5 do citado Artigo 43.º do CCP verifica-se que:

a) Dos levantamentos e das análises de base e de campo.

Consta do Projeto de execução.

b) Dos estudos geológicos e geotécnicos

Face ao teor dos trabalhos entende-se pela sua não aplicabilidade.

c) Dos estudos ambientais, incluindo a declaração de impacto ambiental, nos termos da legislação aplicável.

Face ao teor dos trabalhos entende-se pela sua não aplicabilidade.



d) Dos estudos de impacto social económico ou cultural, nestes se incluindo a identificação de medidas de natureza expropriatória a realizar, dos bens e direitos a adquirir e do ónus e servidões a impor;

Face ao teor dos trabalhos entende-se pela sua não aplicabilidade.

e) Dos resultados de ensaios laboratoriais ou outros

Atendendo ao tipo e natureza da obra em causa conclui-se que os elementos do projeto de execução são os necessários e os suficientes para a sua realização, não sendo por isso necessário recorrer a quaisquer outros.

f) Do plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição, nos termos da legislação aplicável.

O projeto de execução patenteado a concurso alberga esta exigência de carácter obrigatório, apresentando o plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição.

#### 15. Composição do Júri do procedimento

Função	Identificação	Carreira / cargo
Presidente	José Alberto Da Cruz Gonçalves Claudino	Diretor de Departamento
1.º vogal	Joaquim Manuel Almeida Correia De Magalhães	Chefe de Divisão
2.º vogal	Paulo Alexandre Costeira Ferreira	Técnico Superior
1.º vogal suplente	Paulo Jorge De Matos Ferreira	Técnico Superior
2.º vogal suplente	José Henrique Costa da Cunha	Técnico Superior

#### 16. Gestor do Contrato

Paulo Alexandre Costeira Ferreira, Técnico Superior do quadro da CMVR.

#### 17. Financiamento Comunitário

De acordo com o exercício de soma nula enviado a 18.11.2022 para a CIM DOURO foi proposto um reforço na candidatura NORTE-08-5673-FEDER-000196 – Pavilhão da Diogo Cão no valor de 432.716,43 € (quatrocentos e trinta e dois mil e setecentos e dezasseis euros e quarenta três cêntimos), a que corresponde um valor

do FEDER de 367.808,96 € (trezentos e sessenta e sete euros e oitocentos e oito euros e noventa e seis cêntimos).

**18. Previsão da repartição de encargos**

€ 438.769,98 no ano 2023

**19. N.º do Projeto do PPI**

2018/I/52

**20. Proposta de deliberação**

- a) Aprovação do Projeto de Execução
- b) Decisão de Contratar (36.º CCP)
- c) Escolha do Procedimento (38.º CCP)
- d) Aprovação do Programa de Procedimento e do caderno de Encargos, em anexo (40.º/2 CCP)
- e) Designação do Júri (67.º/1 CCP)”.

Em 26/06/2023 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Diretor,

Concordo. Proponho a abertura do procedimento nos termos da presente informação:

Em 26/06/2023 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, deve a informação ser presente à Reunião do Executivo Municipal para autorização”.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 2937/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 07.01.03.02 Projeto do PPI: 2018/I/52 Valor: € 465.096,18.

Por despacho de 26/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o projeto, programa de concurso, caderno de encargos e autorizar a abertura do Concurso Público, nos termos da informação dos serviços.**-----



## SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

### **- Proposta de apresentação do PMUS em Reunião de Câmara**

----- **25.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

#### **1. “INTRODUÇÃO**

A presente informação é referente à proposta de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real (PMUS) apresentada a estes serviços pela OPT - Otimização e Planeamento de Transportes, S.A.. Este plano representa um novo instrumento estratégico de gestão territorial, concebido com uma abordagem participativa dos cidadãos, e permitirá planear o território para todas as pessoas e para as suas necessidades de mobilidade, proporcionando assim uma importante ferramenta orientadora da política urbana e de apoio à decisão em matérias relacionadas com a mobilidade e o urbanismo, na persecução de um objetivo maior que é a melhoria na qualidade de vida de todos.

#### **2. ENQUADRAMENTO**

A 21 de abril de 2022 foi celebrado entre o Município de Vila Real e a OPT – Otimização e Planeamento de Transportes, S.A. um contrato de prestação de serviços para a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real.

A proposta de plano que aqui se apresenta foi desenvolvida em sintonia com o Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real, com os estudos realizados de Tráfego e Estacionamento da Cidade, com o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano, com as orientações definidas nas novas concessões de transportes e estacionamento da cidade e ainda com as recentes orientações da Eltis, o principal observatório de mobilidade urbana europeu.

A elaboração do PMUS da cidade de Vila Real iniciou-se com uma fase de tratamento de informações que serviram depois de suporte às demais análises temáticas desenvolvidas. Reunida e tratada toda essa informação, progrediu-se para uma fase de caracterização e diagnóstico, onde se identificaram e caracterizaram os principais problemas da

mobilidade sustentável na cidade e se realizou, a 22 de setembro de 2022, uma sessão de apresentação pública que reuniu 32 representantes das principais forças e entidades relevantes para o sistema de mobilidade da cidade.

Numa terceira fase de trabalhos, definiram-se os principais eixos de atuação e opções de prioridade de intervenção, com auscultação da população numa sessão de participação pública realizada a 9 de fevereiro de 2023.

A fase de conclusão do PMUS da Cidade de Vila Real previa a entrega da proposta do plano, concretizada a 19 de maio de 2023 e da qual consta o programa de ação a adotar pelo município, estabelecendo as ações e respetivos objetivos, o seu faseamento, as entidades responsáveis, a estimativa de custos, eventuais meios de financiamento e o modelo de avaliação e monitorização de progressos da implementação do plano, estando ainda prevista a realização de uma apresentação pública da globalidade do PMUS da cidade de Vila Real.

### **3. ANÁLISE**

Os trabalhos desenvolvidos para a elaboração do PMUS aqui apresentado resultaram num documento estruturado em três grandes secções.

Na primeira secção é feita a caracterização e diagnóstico do estado atual da mobilidade no território que o plano pretende abranger. Analisa-se o funcionamento do atual sistema urbano, as tendências socio económicas, o modelo de mobilidade praticado em resposta às principais funções urbanas e as relações com a população de regiões limítrofes. Nesta secção são também apresentadas as conclusões gerais da primeira sessão de apresentação pública onde a temática da mobilidade e os pontos-chave do diagnóstico foram abordados e discutidos entre decisores políticos, presidentes de juntas de freguesias, membros da assembleia municipal, forças de segurança pública, proteção civil, diretores de agrupamentos escolares e UTAD, representantes de serviços sociais e de equipamentos saúde, entidades gestoras das autoestradas, parques de estacionamento e dos Transportes Urbanos de Vila Real, entre outros.

Em sequência dos resultados obtidos na fase de caracterização e diagnóstico, a segunda secção surge com a apresentação de uma linha de pensamento e ação sobre modelos alternativos de mobilidade, onde é feita a definição de objetivos e estratégias para o futuro sistema de mobilidade urbana do território abrangido pelo PMUS. Aqui são também apresentados os resultados da sessão de participação pública realizada e dirigida à apresentação e discussão da estratégia de mobilidade definida.

Na terceira e última secção é proposto um programa de ação que estabelece as ações a desenvolver segundo os principais eixos de atuação do PMUS, para responder aos objetivos estabelecidos, apresentando em anexo as respetivas fichas de atuação com a priorização de ações.

A atual proposta elaborada e entregue pela OPT referente ao Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real especifica assim diversas soluções que poderão ser concretizadas no âmbito de diferentes instrumentos de apoio a fundos comunitários e à estratégia municipal definida no âmbito da mobilidade.

A atual proposta de PMUS cumpre com os objetivos inicialmente estabelecidos e encontra-se em condições de ser apresentada à Reunião de Câmara e submetida a um período de Discussão Pública.

#### 4. CONCLUSÃO

- Considerando a descrição anterior do conteúdo do PMUS;
- Considerando que são apresentadas propostas concretas para a boa execução do PMUS;
- Considerando a necessidade de desencadear o escrutínio das diferentes ações para colher uma relevante participação pública.

Propõe-se:

- Submeter a presente proposta de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real a discussão pública durante 30 dias, devendo ser encaminhada para Reunião de Câmara para aprovação.

Em 21/06/2023 o **Chefe dos Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Diretora do DPGT,

Concordo com o teor da informação.

Propõe-se o envio à Reunião de Câmara, para deliberar a abertura da Discussão Pública do PMUS, nos termos da informação”.

Em 21/06/2023 a **Diretora do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

No seguimento dos trabalhos de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de Vila Real, propõe-se o envio dos elementos constantes da proposta de Plano

à reunião do Executivo Municipal, para deliberar a aprovação da abertura do período de Discussão Pública, nos termos da informação dos serviços”.

Em 21/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte despacho:

“Trata-se de mais um plano de carácter setorial, inserido na estratégia integrada de planeamento, mobilidade e transportes definida pelo executivo municipal, destinado a implementar no concelho de Vila Real o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, de acordo com as boas práticas emergentes e com as orientações emanadas da parte do Governo Português e das instituições europeias.

Pretende-se, deste modo, caminhar na direção da tão desejada e necessária descarbonização do setor dos transportes.

Envie-se à reunião para aprovação sobre a abertura do período de discussão pública, conforme proposto”-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a abertura do período de Discussão Pública, nos termos da informação dos serviços.**-----

**Condicionamentos e Cortes de Trânsito – 52º Circuito Internacional de Vila Real**

----- **26.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

“Devido à realização do 52º Circuito Automóvel de Vila Real, que se realiza nos dias 14, 15 e 16 de julho de 2023, e após contatos com a organização do evento, que reuniu com várias entidades incluindo a Polícia de Segurança Pública de Vila Real, existe a necessidade de condicionar o trânsito em algumas artérias da cidade.

Em face do exposto propõe-se que a Câmara Municipal delibere no sentido de fazer aprovar as seguintes alterações temporárias de trânsito:

1 – A partir das 10h00 do dia 3 de julho até às 24h00 do dia 18 de julho de 2023, será proibido o estacionamento na Rua Ator Ruy de Carvalho e na Rua Manuel Fernandes;

2 – A partir das 08h00 do dia 10 de julho até às 24h00 do dia 18 de julho de 2023, o trânsito será encerrado na Avenida da Europa, na via de acesso à APCVR (nó de Abambres);





3 – A partir das 08h00 do dia 10 de julho até às 24h00 do dia 18 de julho de 2023, será implementada uma rotunda temporária na Avenida da Europa, no Nó de Abambres;

4 – A partir das 08h00 do dia 10 de julho até às 24h00 do dia 18 de julho de 2023, será proibida a circulação de veículos no entroncamento da Rua Nossa Senhora de Lourdes com a Rua da Araucária/Rua Casimiro de Oliveira;

5 – A partir das 10h00 do dia 10 de julho até às 24h00 do dia 18 de julho de 2023, o trânsito será encerrado na Rua Ator Ruy de Carvalho, na Rua Manuel Fernandes e na Alameda de Grasse, no troço compreendido entre a Avenida João Paulo II/Rua Ator Ruy de Carvalho e a Rua Baden Powell. No troço descrito da Alameda de Grasse será condicionado igualmente o estacionamento;

6 - A partir das 10h00 do dia 10 de julho de 2023, será introduzido o sentido único de circulação (no sentido das corridas de automóveis), exceto transportes públicos urbanos, entre a rotunda do Boque e o Cruzamento da Rua Casimiro de Oliveira com a Rua Dr. Sebastião Augusto Ribeiro.

Este condicionamento de trânsito, que irá vigorar até ao último dia das provas automóveis do respetivo fim-de-semana de corridas, permitirá a execução de trabalhos relacionados com a montagem do circuito que estão a cargo da Câmara Municipal;

7 – A partir das 00h00 do dia 10 de julho de 2023 e até ao último dia das provas automóveis do respetivo fim-de-semana de corridas, encerramento ao trânsito e condicionamento do estacionamento na Alameda de Grasse (troço compreendido entre Avenida João Paulo II/Rua Ator Ruy de Carvalho e a Rotunda da Mcoutinho) e na Av.<sup>a</sup> João Paulo II (entre a Alameda de Grasse e a Rua da Carreira Longa);

8 – A partir das 00h00 do dia 10 de julho de 2023 e até ao último dia das provas automóveis do respetivo fim-de-semana de corridas, encerramento ao trânsito e condicionamento de estacionamento na Rua da Carreira Longa (no troço compreendido entre a Rua Torreslar e a Rua de Casimiro de Oliveira), Rua Dr. José de Figueiredo, Rua Diogo Dias Ferreira (a partir da Rua Dr. Manuel Cardona) e os acessos do Complexo de Codessais;

9 – A partir das 06h00 do dia 14 de julho até às 24h00 do dia 16 de julho de 2023, será introduzido um só sentido de circulação na Rua Dona Maria Piedade Mendonça Amaral e Rua dos Três Lagares, no troço compreendido entre a Rua Vasco Sameiro e a Rua Padre Miranda, sentido Shopping – Centro de Saúde de Mateus.

10 – A partir das 06h00 do dia 14 de julho até às 24h00 do dia 15 de julho de 2023, será permitida a circulação automóvel na Ciclovia, introduzido um só sentido de circulação no troço compreendido entre o Stand da Mercedes/Mcoutinho e a Urbanização Habireal e os dois sentidos de circulação entre a Urbanização Habireal e a Rua da Carreira Longa, sendo a circulação efetuada alternadamente por semáforos.

11 – Durante a realização das provas de automóveis, permitir a circulação nos dois sentidos na Avenida da Universidade, no troço compreendido entre a Rotunda da Antiga Ford e a Rua da Escola da Araucária;

12 – Durante a realização das provas de automóveis, permitir a circulação nos dois sentidos na Rua Dona Maria de Lurdes Amaral, no troço compreendido entre o Largo da Baralha e a Rua Manuel Matos Guerra;

13 – Nos dias 14, 15 e 16 de julho de 2023, a partir das 06h00 e até ao final das provas automóveis, será proibido o trânsito e estacionamento em todas as avenidas e ruas afetas ao Circuito Internacional de Vila Real”.

Em 21/06/2023 o **Chefe dos Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Diretora do DPGT,

Concordo com o teor da informação.

Propõe-se o envio à Reunião de Câmara, para deliberar a aprovação dos condicionamentos de trânsito propostos”.

Em 21/06/2023 a **Diretora do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.



Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação dos condicionamentos de trânsito necessários à realização do 52.º Circuito Automóvel de Vila Real”.

Em 21/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte despacho:

“Trata-se de alterações de trânsito necessárias à realização do 52.º Circuito Automóvel de Vila Real, decorrentes de reuniões havidas entre organização da prova e a PSP.

Envie-se à reunião para aprovação”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar as propostas de alteração de trânsito contidas na informação dos serviços.**-----

**- 84ª Volta a Portugal Continente – 9ª Etapa**

----- 27. - Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

“A presente informação vem dar parecer, no que a estes serviços dizem respeito (mobilidade), ao ofício enviado pela Sr.ª Teresa, em representação da PODIUM EVENTS, SA., relativamente ao assunto em epígrafe.

Assim é solicitado parecer favorável para a passagem da prova (ciclismo) nas vias sob a jurisdição da Câmara Municipal, no dia 19 de agosto de 2023.

Este Evento, que vem sendo habitual, devido à sua envergadura e aos condicionamentos e cortes de trânsito que são muitos e “dinâmicos”, só são possíveis mediante a gestão do trânsito por parte das autoridades, neste caso PSP e GNR.

Neste sentido estes serviços não vêm inconvenientes ao deferimento do solicitado, desde que a organização garanta a gestão do trânsito rodoviário recorrendo a elementos da Autoridade e garanta toda a segurança imprescindível para pessoas e veículos nos locais de passagem.

Não será permitido colocar sinalética ilegal ou efetuar pinturas ou marcas nas vias do Município, bem como todas as informações (percurso/outras) que porventura sejam colocadas terão que ser imediatamente removidas após a passagem do último participante.

Relativamente às questões de segurança inerentes ao Evento em si estes serviços não se pronunciam, sendo da exclusiva responsabilidade da entidade organizadora.

Por último referir que existem troços do percurso pertencentes à gestão das Infraestruturas de Portugal, razão pela qual deverá a organização acautelar esta situação”.

Em 19/06/2023 o **Chefe dos Serviços** emitiu o seguinte parecer:

Sra. Diretora do DPGT,

Concordo. Propõe-se:

- Deferimento, nos termos da informação;
- Dar conhecimento à PSP, GNR e à entidade organizadora do evento”.

Em 21/06/2023 a **Diretora do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo”.

Em 21/06/2023 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte despacho:

“Envie-se à reunião para aprovação”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Dar parecer favorável à passagem da prova (ciclismo) no dia 19 de agosto de 2023, nos termos da informação dos serviços.**-----  
**Dar conhecimento à PSP, GNR e à entidade organizadora do evento.**-----

#### **DIVISÃO DO AMBIENTE**

- **Operação POSEUR-03-1911-FC-000285 - Recolha Seletiva de Biorresíduos em Vila Real – Projeto Piloto PAYT na HABUTAD, proposta de isenção de tarifário**

----- **28.** – Presente à reunião informação da Divisão do Ambiente do seguinte teor:

**“1. Enquadramento**

No âmbito da Operação POSEUR-03-1911-FC-000285, aprovada para o projeto de Recolha seletiva de Biorresíduos em Vila Real, consta a instalação de um projeto piloto do sistema PAYT (*Pay as You Throw*) no Bairro HABUTAD.

O Bairro Habutad foi selecionado por ser um local fechado, com apenas um ponto de acesso e com moradias unifamiliares, tipologia ideal para testar os novos sistemas de controlo de acesso condicionado a contentores para biorresíduos e para testar o novo sistema tarifário PAYT. A solução preconizada para o Bairro de Habutad prevê dotar os contentores da via pública com sistema de controlo de acesso, cuja utilização por parte do produtor só será possível mediante a aproximação de um identificador (cartão ou saco) a um leitor. Toda a informação de acesso aos equipamentos será gerida em aplicativo específico, permitindo ao Município de Vila Real apurar taxas de utilização de cada produtor, dias e horas preferenciais de utilização, não utilizadores, ou seja, conhecer comportamentos relacionados com a gestão e deposição de resíduos domésticos. Neste projeto Piloto, através da utilização de cartão e saco, serão testados dois sistemas: o pós-pago e pré-pago, respetivamente.

Este estudo/projeto-piloto tem especial relevância na obtenção de dados que contribuirão para o futuro do sistema tarifário dos serviços de resíduos urbanos para que se desenvolvam tendencialmente de acordo com a quantidade de resíduos produzidos, deixando de estar indexados ao consumo de água, tornando-o mais justo.

**2. Descrição dos beneficiários**

Em 2022, foi desenvolvido o Estudo do sistema tarifário PAYT (*Pay-As-You-Throw*), indexado à produção de resíduos e não ao consumo de água (em anexo). Embora aplicável a todo o concelho, tem um enfoque especial na Zona Piloto do Bairro da Habutad. Estamos a falar de uma Zona com cerca de 135 habitantes em 55 fogos, que produzem cerca de 58 t/ano de resíduos urbanos (427 Kg/hab.ano. O estudo foi baseado em dados reais fornecidos pelas AdIN, no entanto, para podermos dar a devida abrangência ao concelho utilizou-se o método de referencia dos 10m<sup>3</sup>, utilizado para Estudos Académicos e para a ERSAR, como sendo a média de consumo por habitação, assim:

Considerando que:

1. O Bairro Habutad tem cerca de 55 fogos dotados de contador de água, logo, clientes do sistema de gestão de resíduos;
2. O valor cobrado a estes residentes, tendo por base a média /ano nos anos de 2020 e de 2021, foi de 18.507,74 € (inclui tarifa fixa e variável);
3. Se Prevê que a receita não arrecadada até ao final de 2023 seja no máximo de 7711,56€, listagem anexa, que não contém propositadamente o Nome e NIF, para dar cumprimento à Proteção de Dados Pessoais regulado por (UE) 2016/67;
4. Os valores não cobrados serão um incentivo à aplicação do princípio da hierarquia dos resíduos, começando pelo primeiro Princípio que é prevenção, melhor forma para sustentabilidade dos nossos recursos, uma vez que não há resíduos, no caso em que temos impreterivelmente de produzir é aplicar o segundo princípio, o desvio dos resíduos valorizáveis para uma cadeia de valor;
5. Desta forma, apesar de isentos os clientes irão receber uma fatura proforma, na situação do pagamento o pós-pago, onde serão discriminados os valores a pagar caso não existisse isenção. Por conseguinte, os clientes terão a perceção da poupança que poderão auferir caso se vinculem a um comportamento sustentável relativamente ao que pagariam optando pela indiscriminação dos resíduos no contentor de Indiferenciados;
6. Será verificado, portanto, que quanto menos resíduos forem colocados nos contentores de resíduos indiferenciados, menor será a fatura.

### 3. Proposta

Tendo em conta o exposto, propõe-se:

- 1) Que seja aprovada uma isenção transitória aos clientes do Bairro da Habutad. Face à necessidade de avanço expedito do Projeto piloto do Bairro da Habutad, entende-se que a solução mais rápida e flexível será aprovar
- 2) A proposta de isenção a estes clientes será previsivelmente até ao final do ano, como referido e quantificado atrás”.

Em 23/06/2023 o **Chefe dos Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Chefe de Divisão do Ambiente

Proponho a isenção do tarifário de acordo com a presente informação. À consideração superior”.



Em 23/06/2023 a **Chefe da Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador, dada a importância do projeto piloto em causa, proponho que a isenção seja levada a reunião de Câmara Municipal para aprovação”.

Por despacho de 23/06/2023 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta de isenção transitória aos clientes do Bairro da Habudad, nos termos da informação dos serviços.**-----

#### **DIVISÃO DE AÇÃO SOCIAL E SAÚDE**

- **Relatório de avaliação do PMIND – Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação do Município de Vila Real. envio para conhecimento do Executivo da Câmara Municipal de Vila Real**

----- **29.** – Presente à reunião informação da Divisão de Ação Social e Saúde do seguinte teor:

“A Câmara Municipal de Vila Real encontra-se a dinamizar o Plano Municipal para a Igualdade de Género, uma iniciativa financiada pelo Programa Operacional Inclusão Social e Emprego (PO ISE), pelo Portugal 2020 (PT2020) e União Europeia/Fundo Social Europeu (EU/FSE), tendo como organismo intermédio a Comissão para a Cidadania e Igualdade de Género (CIG).

De acordo com a análise e validação de produtos tangíveis o Relatório de Avaliação tem como objetivo elaborar e apreciar de forma isenta os primeiros meses de execução do Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação do Município de Vila Real.

Esta avaliação independente, realizada por uma entidade externa, é um critério de admissibilidade do pedido de reembolso.

Tendo em conta o Guia de apoio análise e validação de produtos tangíveis o critério de validação do ponto n.º 3 (Utilidade) pretende avaliar a utilidade do processo e avaliação, permitindo avaliar o impacto da implementação do Plano para a Igualdade estratégico para o futuro, assim, no subcritério “validação” refere que o Relatório de avaliação deve ser remetido ao Executivo.

Face ao exposto junto se anexa o relatório de avaliação do Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação do Município de Vila Real para conhecimento do Executivo da Câmara Municipal de Vila Real”.

Em 21/06/2023 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Senhora Vereadora Dra. Mara Minhava. Concordo com a informação. Proponho remessa à reunião do Executivo do Relatório de Avaliação do PMIND para conhecimento”.

Em 21/06/2023 a **Vereadora Mara Minhava** emitiu o seguinte despacho:

“Concordo com a informação, pelo que remeto à Reunião de Câmara”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

## **DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE**

### **- Voto de Louvor**

### **- Luís Fontinha**

----- **30.** – Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“Portugal fechou com 37 medalhas, e o 10.º lugar no ‘medalheiro’, **os Global Games da Federação Internacional para Atletas com Deficiência Intelectual (VIRTUS)**, que decorreram em Vichy, França, entre 4 e 10 de junho, superando largamente as 13 conquistadas em 2019.

Com uma representação de 57 atletas, que competiram em nove modalidades, Portugal somou 10 medalhas de ouro, 17 de prata e 10 de bronze.





Depois de ter fechado o penúltimo dia de competições com 36 medalhas, Portugal somou uma medalha de ouro no futsal, numa final em que derrotou a França por 6-3, sagrando-se **penta campeão mundial**, na qual o Seleccionador Português é o nosso Vila-realense **Luís Fontinha**. Portugal conquistou a quinta medalha de ouro consecutiva.

Parabéns a todos os atletas e à equipa técnica.

Pelo exposto, proponho que a Exma. Câmara exare em ata um Voto de Louvor ao **Seleccionador Nacional, o Vila-realense Luís Fontinha pela conquista da medalha de ouro no Global Games 2023, incentivando-o a prosseguir a sua atividade desportiva**”.--

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta.**-----

- **Voto de Louvor**

- **Ana Margarida Guedes**

----- **31.** – Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“A atleta Vila-realense **Ana Margarida Guedes**, do Ginásio Clube de Vila Real, esteve em foco nos Campeonatos Nacionais Universitários de Piscina Longa, competição realizada no Complexo de Piscina da Campanhã (Porto) no dia 18 de junho, na qual a nadadora vila-realense conquistou três medalhas ao serviço da Associação Académica da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.

O maior destaque de Ana Guedes esteve na prova de 50 metros Mariposa, onde se sagrou **Campeã Nacional Universitária** batendo ainda o recorde nacional universitário com tempo de 28.20, melhorando o anterior record que já lhe pertencia. A nadadora do GCVR sagrou-se ainda Vice-Campeã nacional Universitária por duas vezes, nos 50 metros Livres onde registou o tempo de 27.85 e ainda na estafeta mista de 4x50 metros livres.

A nadadora vila-realense continua assim a somar títulos e recordes, agora a nível universitário, como mostra da sua enorme dedicação à modalidade e do seu excelente trabalho desenvolvido.

Pelo exposto, proponho que a Exma. Câmara exare em ata um Voto de Louvor à atleta **Ana Margarida Guedes pelo título de Campeã nacional Universitária 50m Mariposa e Vice-campeã nacional Universitária estafeta mista 4x50, Livres e nos 50m Livres, incentivando-a a prosseguir a sua atividade desportiva**”.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta.**-----

**- Informação de término de prazo de consulta pública do Plano Municipal de Juventude**

----- 32. – Presente à reunião informação da Divisão de Educação, Desporto e Juventude do seguinte teor:

“Considerando:

1- O término do prazo de consulta pública do Plano Municipal de Juventude de Vila Real, que decorreu pelo período de 30 dias úteis, de 05 de maio, a 19 de junho;

2- O facto de não se terem registado sugestões ou pronúncia de alterações à redação, enquadramento, objetivos ou resultados do referido Plano Municipal de Juventude de Vila Real;

Sou a solicitar que o mesmo siga os trâmites tidos por convenientes, visando a sua futura implementação”.

Por despacho de 21/06/2023 o **Vereador Alexandre Favaio**s remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar submeter à aprovação da Assembleia Municipal o Plano Municipal de Juventude de Vila Real, nos termos do disposto na alínea h) do n.º 1 do artigo 25.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.**-----

**SERVIÇOS MUNICIPAIS DE CULTURA E TURISMO**

**- Concurso Público para a Aquisição de equipamento de projeção digital de cinema (DCP) e sistemas de difusão de som para o Teatro Municipal de Vila Real**

**- Relatório Final**

----- 33. – Presente à reunião Relatório Final do Teatro Municipal do seguinte teor:



“Com referência aos elementos abaixo discriminados e em cumprimento do disposto nos artigos 148.º do Código dos Contratos Públicos, publicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual, reuniu o Júri designado para o presente procedimento.


**1. Referência do Procedimento**

Procedimento de concurso público - CMVR-1805/CPN/B/23

**2. Objeto de Contratação**

**Concurso Público para a *Aquisição de equipamento de projeção digital de cinema (DCP) e sistemas de difusão de som para o Teatro Municipal de Vila Real.***

**3. Preço Base**

**Lote 1** – Projeção de Cinema Digital DCP: 49.940,00€

**Lote 2** – Sistemas de Difusão: 99.999,30€

A estes valores acresce o IVA à taxa legal em vigor.

**4. Designação do Júri**

Deliberação da Câmara Municipal de 15 de maio de 2023.

**5. Membros do Júri**

Designados	Função			Participantes no Relatório
	Presidente	Vogal		
		Efetivo	Suplente	
Rui Ângelo Gonçalves Araújo	X			X
Pedro Manuel Oliveira Pires Cabral		X		x
Carla Maria Andrade Maio Marquês		X		x
João Carlos Nascimento			X	
Carlos Manuel Fernandes Chaves			X	

**6. Entidades que apresentaram proposta (em razão do momento de apresentação da respetiva proposta) e sua avaliação – LOTE 1**

	<b>Concorrentes</b>	<b>Preço</b>	<b>Admitido</b>	<b>Excluído</b>	<b>Fundamentação</b>
1	Dcinema Unipessoal, Lda NIF: 514649526	37.180,00€	X		Cumprir com o preço base e com as especificações técnicas solicitadas
2	ISM-TECH LDA NIF: 513973680	39.700,00€	X		Cumprir com o preço base e com as especificações técnicas solicitadas
3	Cenário Avançado, Equipamentos e Projectos Audiovisuais, Cinema e Mecânica de Cena Lda NIF: 510 415 571	39.276,00€	X		Cumprir com o preço base e com as especificações técnicas solicitadas

**7. Entidades que apresentaram proposta (em razão do momento de apresentação da respetiva proposta) e sua avaliação – LOTE 2**

	<b>Concorrentes</b>	<b>Preço</b>	<b>Admitido</b>	<b>Excluído</b>	<b>Fundamentação</b>
1	NAN Audiovisuais – Representação e Distribuição de Equipamentos Audiovisuais, Lda.	99.756,30€	X		Cumprir com o preço base e com as especificações técnicas solicitadas

	NIF: 503517119				
2	Stage Concept, Lda. NIF: 510634230	83.210,33€		X	(A)

**Fundamentação:**

(A)

A entidade Stage Concept, Lda., com o NIF 510634230 foi excluída por não cumprir com todos os requisitos solicitados na lista de especificações técnicas presentes no “MAPA DE QUANTIDADES – LOTE 2” do “Caderno de Encargos – Especificações Técnicas” e do “Anexo IV. LISTA DE PREÇOS – LOTE 2” do “PROGRAMA DO PROCEDIMENTO” do Concurso Público em análise.

Assim, a proposta da Stage Concept, Lda. não foi validada por diversas não conformidades, que passamos a elencar, ponto por ponto, mais abaixo.

Algumas dessas não conformidades comprometem o funcionamento pleno dos equipamentos propostos, ficando mesmo alguns deles sem possibilidade de serem utilizados. Encontrou-se, por exemplo, nesta proposta, uma indicação de emparelhamento de 2 equipamentos que a marca não refere como compatíveis.

**Ponto 1.3 - COLUNA DE SUBGRAVES**

- Não foi encontrada, no site da marca, em [www.l-acoustics.com](http://www.l-acoustics.com), a referência fornecida. Presume-se que pode ter sido um lapso de escrita: na proposta indicam L-Acoustics SB18 lii, a indicação no site refere um subgrave com a referência L-Acoustics SB18 lii. Assume-se, então, no resto deste documento, esta última referência, como consta no site oficial.

- As medidas máximas são ultrapassadas em todas as suas dimensões, o que teria implicações com espaço disponível no local onde vão ser instaladas.

**Ponto 1.4 - COLUNA DO TIPO POINT SOURCE**

- Não tem indicação dos acessórios dedicados, conforme descrito no caderno de encargos – “O fornecimento deverá incluir, por cada coluna, acessórios dedicados, da mesma marca da coluna, que permitam a correta instalação da coluna, em tripé com tubo de 35mm de diâmetro”

#### Ponto 1.5 - AMPLIFICAÇÃO E PROCESSAMENTO

- Os sistemas de amplificação propostos, segundo brochuras consultadas no site do fabricante, em [www.l-acoustics.com](http://www.l-acoustics.com), não chegam para que todas as colunas indicadas nos pontos 1.2, 1.3 e 1.4 fiquem alimentadas. Ou seja, na prática, ficariam algumas colunas desligadas, sem tocar.
- Ainda, não cumprem os requisitos de potência de saída indicados no caderno de encargos.

#### Ponto 1.7 - AMPLIFICADOR PARA COLUNAS DE MONIÇÃO

- O amplificador proposto, segundo informações recolhidas no site da marca, em [www.l-acoustics.com](http://www.l-acoustics.com), não é listado como compatível com as colunas propostas no ponto 1.6, o que inviabiliza a utilização destes equipamentos em conjunto, como suposto.

#### Pontos 2.1 - COLUNA DE P.A. PRINCIPAL DO TIPO I e 2.2 - COLUNA DE P.A. PRINCIPAL DO TIPO II

- Não tem indicação dos acessórios dedicados, conforme descrito no caderno de encargos
- “O fornecimento, deverá incluir, por cada coluna, um suporte da mesma marca das colunas a fornecer, que permita a suspensão vertical da coluna.”
- As colunas propostas ultrapassam o peso máximo indicado em 2kg por coluna.

#### Ponto 2.3 - COLUNA DE SUBGRAVES

- As medidas máximas são ultrapassadas em todas as suas dimensões, o que teria implicações com espaço disponível no local onde vão ser instaladas.

#### Ponto 2.5 - COLUNA DO TIPO POINT SOURCE PARA EFEITOS

- Não tem indicação dos acessórios dedicados, conforme descrito no caderno de encargos
- “O fornecimento, deverá incluir, por cada coluna, um suporte da mesma marca das colunas a fornecer, que permita a suspensão vertical da coluna, bem como um suporte personalizado, que permita a correcta instalação e integração na infraestrutura a que se destina.”
- As colunas propostas ultrapassam o peso máximo indicado em 4kg por coluna, facto relevante, tendo em conta a infraestrutura onde seriam instaladas.

#### Ponto 2.6 - AMPLIFICAÇÃO E PROCESSAMENTO DO TIPO I



- O sistema de amplificação proposto, segundo brochuras consultadas no site do fabricante, em [www.l-acoustics.com](http://www.l-acoustics.com), não chegam para que todas as colunas indicadas nos pontos 2.1, 2.2 e 2.3 fiquem alimentadas. Ou seja, na prática, ficariam algumas colunas desligadas, sem tocar.
- Ainda, não cumpre os requisitos de potência de saída indicados no caderno de encargos.

Ponto 2.7 -

- O sistema de amplificação proposto não cumpre os requisitos de potência de saída a 8 ohm, conforme indicado no caderno de encargos.

#### 8. Esclarecimentos sobre as propostas

Não houve pedido de esclarecimentos sobre as propostas por parte do Júri.

#### 9. Ordenação das propostas admitidas – LOTE 1

	Concorrentes	Preço
1	Dcinema Unipessoal, Lda. NIF: 514649526	37.180,00€
2	Cenário Avançado, Equipamentos e Projetos Audiovisuais, Cinema e Mecânica de Cena Lda. NIF: 510 415 571	39.276,00€
3	ISM-TECH LDA. NIF: 513973680	39.700,00€

O critério de adjudicação é, como consta no n.º 19 do Programa do Procedimento, segundo “o critério da proposta economicamente mais vantajosa, na modalidade monofator, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 74º do CCP”, sendo assim o **mais baixo preço** para a entidade adjudicante.

Desta forma, a **proposta ordenada no n.º 1** para além de cumprir com os requisitos técnicos solicitados, cumpre com o preço base do lote a que concorreu, sendo a proposta economicamente mais vantajosa em relação aos restantes concorrentes.

**10. Ordenação das propostas admitidas – LOTE 2**

	<b>Concorrentes</b>	<b>Preço</b>
1	NAN Audiovisuais – Representação e Distribuição de Equipamentos Audiovisuais, Lda. NIF: 503517119	99.756,30€

O critério de adjudicação é, como consta no n.º 19 do Programa do Procedimento, segundo “o critério da proposta economicamente mais vantajosa, na modalidade monofator, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 74.º do CCP”, sendo assim o mais baixo preço para a entidade adjudicante.

Desta forma, **a proposta ordenada no n.º 1** para além de cumprir com os requisitos técnicos solicitados, cumpre com o preço base do lote a que concorreu que o preço apresentado se encontra abaixo do preço base do procedimento.

**11. Audiência Prévia**

Nos termos do artigo 147.º do CCP, aprovado pelo DL n.º 18/2008, de 29 de janeiro, o júri procedeu à audiência prévia escrita dos concorrentes, tendo o concorrente Stage Concept, Lda. solicitado uma visita técnica aos Auditórios do Teatro Municipal de Vila Real, visita essa que se realizou no dia 7/6/2023.

**12. Proposta de Adjudicação – Lote 1**

<b>Entidade</b>	<b>Valor</b>	<b>Prazo</b>	<b>Deliberação</b>
Dcinema Unipessoal, Lda. NIF: 514649526	37.180,00€	15 dias	Unanimidade

**13. Proposta de Adjudicação – Lote 2**

<b>Entidade</b>	<b>Valor</b>	<b>Prazo</b>	<b>Deliberação</b>
-----------------	--------------	--------------	--------------------



NAN	Audiovisuais	–	99.756,30€	15 dias	Unanimidade
Representação e Distribuição de Equipamentos Audiovisuais, Lda.					
NIF: 503517119					



Em 20/06/2023 a **Vereadora Mara Minhava** emitiu o seguinte despacho:

“Autorizo. A ratificar em Reunião de Câmara”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Ratificar o Despacho da Vereadora de Adjudicação do Lote 1 à firma Dcinema Unipessoal, Lda. pelo valor de 37.180,00 € (trinta e sete mil cento e oitenta euros) sem IVA e do Lote 2 à firma NAN Audiovisuais - Representação e Distribuição de Equipamentos Audiovisuais, Lda. pelo valor de 99.756,30€ (noventa e nove mil setecentos e cinquenta e seis euros e trinta cêntimos) sem IVA, nos termos do Relatório Final.**-----  
**2 - Aprovar as minutas do Contrato.**-----

### III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO

- Aberto este período da Ordem de Trabalhos, o **Sr. Presidente da Câmara** deu a palavra ao Sr. Presidente da Junta de Freguesia da União de Freguesias de Borbela e Lamas de Ôlo, que começou por cumprimentar o executivo, dirigentes e todos os presentes. Referiu alguns dos problemas que subsistem na Freguesia, para os quais solicitou o apoio do executivo municipal para a sua resolução, destacando dez assuntos em particular:
- Pedido de Saneamento para Outeiro - Relva
- Intenção de Aquisição ao Exército de um terreno nas Flores para construção de uma capela.
- Limites da Freguesia.
- Parque das Merendas Vila Campos.
- Transportes Urbanos – problema dos horários, custos dos bilhetes e necessidade de mudança de trajetos, dada a dificuldade verificada na circulação em alguns pontos das Freguesia.

- Vandalização do acesso à Praia das Flores.
- Pedido de informação sobre uma reclamação apresentada relativa a um imóvel em Dornelas.
- Caminho e Aldeias Seguras.
- Pedidos de execução de obras atrasados, destacando-se a necessidade de intervenção na Ponta das Flores.
- Questões relacionadas com o Plano Diretor Municipal.

Em resposta, o **Sr. Presidente da Câmara** referiu que, relativamente à questão do saneamento, importa realçar que, atualmente a taxa de cobertura no Concelho é de 84%. Até 2013, tinham sido construídos 200Km de condutas e grande parte tinha sido efetuada por privados. A partir dessa data, já foram executados 160Km aproximadamente, passando 6.000 agregados do mundo rural a usufruir de saneamento.

Atualmente, temos pronto o projeto de Relva, Outeiro e Borbelinha.

O custo do saneamento é extremamente elevado, só sendo possível a sua execução com recurso a fundos comunitários, tendo grandes expectativas relativamente à aprovação das candidaturas.

Relativamente à aquisição do terreno nas Flores, importa referir que o Município já respondeu a todas as questões colocadas pelo exército, encontrando-nos a aguardar uma resposta.

Relativamente à necessidade de redefinição dos limites da Freguesia, o Sr. Presidente informou que foi criada uma equipa técnica para encontrar uma solução global para todo o Concelho.

No que toca à problemática dos transportes urbanos, está a ser efetuado um estudo, com o qual se pretende avaliar a necessidade de implementar ajustamentos, quer ao nível dos circuitos, quer ao nível dos horários praticados.

Quanto ao Parque de Merendas na Urbanização Vila Campos, o projeto foi, efetivamente, iniciado pela Junta de Freguesia, mas tudo estagnou, pelo facto de terem surgido alegadamente indícios de que o local em causa não será público, encontrando-nos a diligenciar no sentido de apuramento de tal situação.

Relativamente à obra da Ponte das Flores, informou-se que o empreiteiro rescindiu o contrato por dificuldades económicas, levando ao atraso em todo o procedimento.

Não obstante, foi informado que se prevê a execução de obras no valor de 4 milhões € a investir no mundo rural, onde estão incluídas as obras pretendidas para a União de Freguesias de Borbela e Lamas de Ôlo.

O Vereador Carlos Silva procurou esclarecer que o caminho Aldeias Seguras foi incluído na Rede de Florestas. Havia um litígio quanto à natureza do caminho, desconhecendo que já existiria uma sentença para esclarecimento da situação. A ser favorável à JF, e encontrando-se obstruído, procederemos à notificação para remoção das pedras existentes no local.

No tocante ao processo de revisão do PDM, importa ter presente que se trata de um processo onde se interage com cerca de entidades externas, revelando-se por natureza, moroso.

Em todo o caso, o processo está bem encaminhado e existe a perceção de que as solicitações dos Presidentes das Juntas de Freguesia serão contempladas.

Existe uma enorme preocupação em manter, pelo menos, a mancha existente, porque a expansão revela-se sempre um processo mais complicado.

Quanto às duas questões relacionadas com processos de fiscalização, o Sr. Presidente pediu que os esclarecimentos fossem prestados pela Chefe da Divisão Jurídica e Fiscalização, a qual informou o seguinte:

- Quanto ao acesso à Praia das Flores, referiu que conseguiu apurar-se que, efetivamente, os pilaretes teriam sido retirados temporariamente até a via municipal principal de acesso à habitação do autor acabar de ser pavimentada. Dado que ainda não foi reposta a situação, o particular será notificado para esse efeito.

- Quanto ao imóvel de Dornelas, referiu que existem 3 processos de fiscalização em curso, tendo sido elaboradas participações pela prática de infrações relacionadas com execução de obras sem licença, tendo sido instaurados os competentes processos de contraordenação, encontrando-se dois deles já pagos. Em simultâneo, os processos foram remetidos para a DGU para eventual legalização.

-O **Sr. Paulo Carvalho** manifestou alguma preocupação quanto aos picos de energia verificados na freguesia, tendo apresentado reclamação junto da EDP há cerca de 6 meses, não tendo ainda obtido qualquer resposta.

Reportou ainda a queda de muro que se encontra a invadir a via pública, colocando em risco que circula.

Na EM313, existe um aqueduto com muita vegetação e seria importante vedar o espaço para evitar acidentes.

Aproveitou para manifestar o seu descontentamento quanto à escassez de lugares de estacionamento na cidade.

- **O Sr. Joaquim Gomes** referiu que existe um caminho que não é transitável, e o Sr. Presidente da Junta invoca que não fará a sua reparação, porque se encontra a aguardar o saneamento, apelando à resolução rápida desta questão, até porque já se encontram a pagar saneamento, mas não usufruem.

- **O Sr. Presidente da Assembleia de Freguesia** apelou alguma sensibilidade na resolução das questões colocadas pelos Sr. Presidente da Junta de Freguesia.

- **O Sr. Presidente da Câmara** agradeceu as intervenções, e procurou responder, referindo que a EDP foi privatizada, e apesar de muita insistência da parte do Município, há uma grande dificuldade em aceitar as nossas solicitações.

Quanto à queda de muro, serão solicitados esclarecimentos aos serviços para identificação da situação.

Relativamente aos transportes urbanos, existem sempre questões a delinear, assumindo-se especial preocupação na resolução dos constrangimentos existentes.

Foi refutada a alegada falta de estacionamento, realçando que acabamos de aprovar o projeto para um novo parque a construir no Seminário de Vila Real, e foi referido que temos 1600 lugares de estacionamento disponíveis, e desses, só 300 são tarifados. Temos um parque grátis junto à Biblioteca e junto à Escola Diogo Cão. No centro da cidade, é normal o estacionamento ser tarifado para estimular a rotatividade de lugares.

Não existe uma solução, o Município tentou criar parques grátis nas imediações, mas no centro, terá de prevalecer sempre a rotatividade.


Antes de encerrar a sessão, o **Sr. Presidente** agradeceu a presença de todos nesta reunião.-

**- Aprovação da ata em minuta e encerramento da reunião**

----- 34. – E não havendo mais nada a tratar, a Câmara deliberou, por unanimidade aprovar a presente ata, em minuta, nos termos e para efeitos consignados no artigo 57º da Lei nº 75/2013, 12 de setembro, a qual vai assinada pelo Senhor Presidente da Câmara e por mim, Chefe de Divisão Jurídica e de Fiscalização, com funções de Secretário que a mandei elaborar. Seguidamente foi encerrada a reunião quando eram 20H00. -----

**A CHEFE DE DIVISÃO JURÍDICA  
DE FISCALIZAÇÃO,**

**O PRESIDENTE DA CÂMARA,**

  
(Teresa Raquel de Carvalho Queirós)

  
(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)



**CORREIA  
FERNANDES  
& ASSOCIADOS**  
Sociedade de Advogados R.L.

T. 210 988 730 / 919 521 098  
F. 210 988 737  
ncf@correiafernandes.pt  
AVENIDA ELIAS GARCIA Nº57 5º ANDAR  
1049-017 LISBOA

## INFORMAÇÃO JURÍDICA

**Assunto:** Extinção de vínculo de emprego público. Natureza jurídica de Empresa Municipal. Acumulação de Funções Remuneradas e não Remuneradas, Presidente de Conselho de Administração de E.M. S.A. Erro ou falta de consciência da ilicitude.

### I. NOTA PRÉVIA

- 1- A Câmara Municipal de Vila Real solicita-nos que nos pronunciemos sobre o conteúdo de carta remetida pelo Presidente do Conselho de Administração da empresa municipal VILA REAL SOCIAL, E.M. S.A. (doravante VILA REAL SOCIAL), concretamente sobre a renúncia à retribuição mensal e sobre a manutenção do mandato para o qual foi eleito.
- 2- O titular do órgão social prescinde da remuneração e pagamento das refeições, entendendo dever continuar, numa base de defesa do interesse público, considerando não prescindir das despesas de representação, de utilização de telemóvel e do benefício de seguro de acidentes pessoais.
- 3- Sobre este assunto apenas teremos oportunidade de nos pronunciar com carácter genérico, dado o relacionamento com matéria que está na base de processo crime.
- 4- Acresce que não são abundantes os elementos constantes do pedido de apreciação no tocante à situação descrita no documento enviado, que se prende com o estatuto remuneratório e incompatibilidades.



**CORREIA  
FERNANDES  
& ASSOCIADOS**  
Sociedade de Advogados R.L.

T. 210 988 730 / 919 521 098  
F. 210 988 737  
ncf@correiafernandes.pt  
AVENIDA ELIAS GARCIA Nº57 5º ANDAR  
1049-017 LISBOA

- 5- A presente apreciação será assim norteada pela preocupação de responder a algumas questões suscitadas, ainda que de forma não completamente definida, dada a possível conexão com questões prévias e com o processo judicial em curso.
- 6- Neste contexto, entendemos não dedicar ao assunto mais do que o necessário à clarificação dos aspetos suscitados, tanto mais que a exposição parece ter apenas carácter informativo, não implicando por isso na necessidade de fundamentação para tomada de decisão.

## II. ENQUADRAMENTO RELEVANTE

- 7- Segundo o conteúdo da informação subscrita pelo Sr. Presidente do Conselho de Administração VILA REAL SOCIAL, resulta que o mesmo foi eleito, em 27 de outubro de 2021, para aquele cargo pela respetiva Assembleia Geral.
- 8- Mais resulta que o Dr. José Maria Guedes Correia de Magalhães foi docente, outorgando um Acordo de Extinção do Vínculo de Emprego Público com Ministério da Educação e Ciência, com efeitos a partir de 1 de setembro de 2014.
- 9- Foi também eleito vereador executivo da Câmara Municipal de Vila Real, em regime de permanência e a tempo inteiro, mandato também entretanto terminado.



**CORREIA  
FERNANDES  
& ASSOCIADOS**  
Sociedade de Advogados R.L.

T. 210 988 730 / 919 521 098  
F. 210 988 737  
ncf@correiafernandes.pt  
AVENIDA ELIAS GARCIA Nº57 5º ANDAR  
1049-017 LISBOA

### III. APRECIÇÃO

#### A. Da Natureza jurídica da empresa municipal

- 10- As empresas municipais regem-se pelo regime aplicável ao setor empresarial local, pelos respetivos estatutos e subsidiariamente pelo regime do Setor Empresarial do Estado, assim como pelas normas aplicáveis às sociedades comerciais.
- 11- Tratam-se, portanto, de pessoas coletivas de direito público, com natureza empresarial, designadas por empresas locais, gozando de autonomia administrativa, financeira e patrimonial e a sua capacidade jurídica abrange todos os direitos e obrigações necessários e convenientes à prossecução do seu objeto social.
- 12- Sobre os órgãos sociais, de acordo com o Regime do Setor Empresarial Local atualmente aplicável, a administração e fiscalização das entidades empresariais locais estruturam-se de acordo com as modalidades e com as designações previstas para as sociedades anónimas, devendo os estatutos regular, com observância das normas legais aplicáveis, a competência e o modo de designação dos órgãos de administração e fiscalização.
- 13- Integrado em capítulo comum a todo o setor empresarial local, as remunerações dos membros dos órgãos sociais de administração das empresas municipais são limitadas ao índice remuneratório do presidente da câmara respetiva, sendo aplicável subsidiariamente, aos titulares de órgãos de gestão das empresas integrantes do setor empresarial local o estatuto do





**CORREIA  
FERNANDES  
& ASSOCIADOS**  
Sociedade de Advogados R.L.

T. 210 988 730 / 919 521 098  
F. 210 988 737  
ncf@correiafernandes.pt  
AVENIDA ELIAS GARCIA Nº57 5º ANDAR  
1049-017 LISBOA

gestor público, remissão reafirmada pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março<sup>1</sup>.

- 14- O referido estatuto procura colmatar remissões e superar disfunções de um regime de gestor público integrado e adaptado às circunstâncias atuais e do reconhecimento da importância das empresas públicas e na satisfação de necessidades coletivas, com padrões de elevada exigência, rigor e eficiência, que permitem aproximar o regime de gestor público da figura de administrador de empresas privadas, conforme regulado na lei comercial, sem prejuízo de ser atribuído relevo ao regime de incompatibilidades, a avaliação de desempenho à definição de regime de segurança social e à determinação de remunerações.
- 15- Saliente-se, neste contexto, a adoção generalizada do contrato de gestão e o estabelecimento de um processo de fixação de remunerações dos gestores públicos e de outros benefícios, tomando como base a distinção entre gestores executivos e não executivos, e fazendo depender a remuneração variável, aplicável apenas aos gestores com funções executivas, e limitando-se a acumulações de funções e remunerações.
- 16- Por conseguinte, as empresas municipais são sociedades constituídas nos termos da lei comercial, nas quais os municípios podem exercer, de forma direta ou indireta, uma influência dominante em virtude de: i) da maioria da detenção do capital, ou de direitos de voto, ou ii) do direito de designar ou destituir a maioria dos membros do órgão de administração ou de fiscalização.

---

<sup>1</sup> O n.º 1 do artigo 47.º, sob a epígrafe de Estatuto do Gestor Público dispõe que é proibido o exercício simultâneo de funções nas câmaras municipais e funções remuneradas, a qualquer título, nas empresas municipais, intermunicipais e metropolitanas.



**CORREIA  
FERNANDES  
& ASSOCIADOS**  
Sociedade de Advogados R.L.

T. 210 988 730 / 919 521 098  
F. 210 988 737  
ncf@correiafernandes.pt  
AVENIDA ELIAS GARCIA N.º5/ 5.º ANDAR  
1049-017 LISBOA

- 17- Quanto à gestão, deve articular-se com os objetivos prosseguidos pelo município respetivo, visando a satisfação das necessidades de interesse geral, assegurando a sua viabilidade económica e equilíbrio financeiro.

### **B. Acumulação de Funções Remuneradas e não Remuneradas**

- 18- Sobre este tema diremos que o regime de cumulação de funções públicas remuneradas está previsto nos artigos 78.º e 79.º do Estatuto da Aposentação (doravante “EA”), que para além de aplicável aos aposentados, é também aplicável aos beneficiários de pensões de reforma da segurança social. (*cfr.* artigo 173.º da Lei n.º 55-A/2010, de 13 de dezembro, e artigo 4.º da Portaria n.º 159/2011, de 15 de abril).
- 19- A regra é assim a proibição do exercício de funções públicas remuneradas no sentido de proibir ou restringir a duplicação de rendimentos a cargo do setor público, ou do Estado em sentido lato.
- 20- Podemos concluir que só há lugar a remuneração pela contraprestação efetiva quando o aposentado ou o pensionista tiver sido autorizado a exercer funções públicas e tiver optado pelo pagamento desta em detrimento da pensão de aposentação.
- 21- A incompatibilidade circunscreve-se a uma atividade profissional remunerada, o que desde logo exclui da proibição as atividades exercidas pelo aposentado, reformado, reservista e equiparado, quando concretizadas *pro bono*, ou seja, a título voluntário e não remunerado.



**CORREIA  
FERNANDES  
& ASSOCIADOS**  
Sociedade de Advogados R.L.

T. 210 988 730 / 919 521 098  
F. 210 988 737  
ncf@correiafernandes.pt  
AVENIDA ELIAS GARCIA Nº57 5º ANDAR  
1049-017 LISBOA

- 22- No caso de eventuais pagamentos indevidos, importa ter presente se o agente age com erro e sem consciência da ilicitude, constituindo matéria de direito a questão de saber se tal erro é ou não censurável.
- 23- Note-se que a função acionista do município, em relação às empresas municipais, é exercida através da câmara municipal, a quem cabe aprovar orientações estratégicas e definir os objetivos a prosseguir.
- 24- Como vimos, as empresas municipais regem-se também pelo direito privado, uma vez constituídas nos termos da lei comercial e ressalvado o regime específico de que dispõem, refletidos nos respetivos estatutos.
- 25- O Presidente do Conselho de Administração da VILA REAL SOCIAL, segundo se descreve na informação, atuou sempre na plena convicção de que a sua conduta era perfeitamente lícita, porque foi eleito e não contratado ou nomeado.
- 26- Em face disto o Presidente da Câmara Municipal agiu igualmente com erro e sem consciência da ilicitude, ainda que seja matéria de direito saber se a questão é ou não censurável.
- 27- Ainda assim, diremos desde já que, não sendo a falta de consciência da ilicitude reveladora de uma atitude de indiferença perante o dever jurídico, tal falta ou erro, porque não censurável, constitui uma causa de exclusão da culpa (art.º 17.º n.º 1 do Código Penal).



**CORREIA  
FERNANDES  
& ASSOCIADOS**  
Sociedade de Advogados R.L.

T. 210 988 730 / 919 521 098  
F. 210 988 737  
ncf@correiafernandes.pt  
AVENIDA ELIAS GARCIA Nº57 5º ANDAR  
1049-017 LISBOA

#### IV- Em suma:

- 28- Sem prejuízo da posição jurídica quanto à natureza das funções desempenhadas, constitui questão prévia a decisão do processo em criminal em curso e o pedido de reforma apresentado junto da SS,
- 29- A proibição legal restringe-se à remuneração das funções, pelo que é admissível a posição quanto à renúncia dessa mesma remuneração, exercendo-se funções em regime *pro-bono*.
- 30- A posição do executivo municipal, e do seu presidente em concreto (a ser considerada ilícita), deve ser encarada como tomada com erro e sem consciência da ilicitude, ainda que seja matéria de direito saber se a questão é ou não censurável.
- 31- Nada obsta à renúncia de funções por parte do titular do órgão social - ainda que essa opção se encontre na sua disponibilidade -, sem prejuízo da possibilidade de destituição do titular do cargo pelo executivo municipal.

Lisboa, 8 de junho de 2023

**Nuno Correia Fernandes**  
Advogado  
Cédula Profissional 11113  
NIF 217 569 998  
Av. Elias Garcia, n.º 57 - 5º  
1049-017 Lisboa - Portugal  
Tel: 210 988 730 | Fax: 210 988 737  
ncf@correiafernandes.pt



MINUTA

CONTRATO AVULSO ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E A FIRMA  
CANELAS PINTO & FILHOS, LDA

"Intervenções e trabalhos de estabilização de emergência no  
Município de Vila Real"

N.º XX/2023

Entre:

PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na Avenida Carvalho Araújo, pessoa coletiva n.º 506 359 670, representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, à redação atual;

E

SEGUNDO OUTORGANTE: CANELAS PINTO & FILHOS, LDA, pessoa coletiva n.º 502 956 950 com sede social na Zona Industrial de Vila Real, Lote 121, Constantim, 5000-082 Vila Real, representada por XXXXXXXX, com o Número de Identificação Civil XXXXXXXX e Número de Identificação Fiscal XXXXXXXX que outorga no presente contrato na qualidade de **sócio e gerente** com poderes para o ato verificados pela consulta da Certidão Permanente do Registo Comercial da Sociedade com o código de acesso XXXX-XXXX-XXXX, válida até XX/XX/XXXX.

É celebrado o seguinte contrato:

CLÁUSULA PRIMEIRA

OBJETO

O presente contrato tem por objeto principal a "Intervenções e trabalhos de estabilização de emergência no Município de Vila Real".

CLÁUSULA SEGUNDA

ADJUDICAÇÃO E MINUTA DE CONTRATO

- 1- A adjudicação, do procedimento de contratação pública com a referência CMVR-48/CPJO/S/23, foi proferida por deliberação da Câmara Municipal em XX/XX/2023;



2- A aprovação da minuta do contrato foi proferida por deliberação da Câmara Municipal em XX/XX/2023 e a aceitação da mesma por parte do adjudicatário em xx/xx/xxxx.

#### CLÁUSULA TERCEIRA

##### PREÇO CONTRATUAL

1- Pela execução dos serviços objeto do contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante de 440.340,00 € (quatrocentos e quarenta mil, trezentos e quarenta euros), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor.

2- O pagamento do encargo previsto no número anterior será efetuado nos termos do caderno de encargos, da proposta do adjudicatário e do Relatório Final, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido.

3- O Segundo Outorgante obriga-se a emitir a fatura, devendo fazer menção aos seguintes dados, consoante o caso e sem prejuízo daqueles que forem legalmente exigidos:

- a. Data de vencimento da fatura;
- b. Número do contrato;
- c. A descrição dos serviços realizados;
- d. Endereço da entidade contratante;

#### CLÁUSULA QUARTA

##### PRÉMIOS POR CUMPRIMENTO ANTECIPADO

Por antecipação do cumprimento do contrato não há lugar ao pagamento de qualquer prémio.

#### CLÁUSULA QUINTA

##### PRAZO DE EXECUÇÃO

1- O Segundo Outorgante obriga-se a executar os serviços no prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias a contar da data de assinatura do contrato escrito.

2- O contrato mantém-se em vigor até à conclusão dos serviços em conformidade com os respetivos termos e condições do caderno de encargos e proposta do adjudicatário e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.

#### CLÁUSULA SEXTA

##### PREVISÃO ORÇAMENTAL E REPARTIÇÃO DE ENCARGOS

1. A despesa do presente contrato será satisfeita pela dotação da seguinte classificação orçamental da despesa:

Classificação Orgânica - 02;



*Handwritten signature in blue ink*

Classificação Económica - 02.02.03;  
Plano - 2022/A/160.

2. De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º e n.º 3 do artigo 5.º, ambos da Lei 8/2012, de 21 de Fevereiro, o compromisso sequencial foi efetuado no dia XX/XX/2023 e tem o número XXXX/2023.

#### CLÁUSULA SÉTIMA

##### RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS - FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato, quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

#### CLÁUSULA OITAVA

##### COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

#### CLÁUSULA NONA

##### CONTAGEM DOS PRAZOS

Os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

#### CLÁUSULA DÉCIMA

##### GESTOR DE CONTRATO

Para efeitos do cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 290.º-A do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro à sua redação atual a função de acompanhar a execução deste contrato é de, Fátima Alexandra Canelas Lucas, Técnica Superior do Quadro de Pessoal da Câmara Municipal de Vila Real;

#### CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

##### DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do CCP, fazem parte integrante deste contrato os seguintes documentos:

- a. O caderno de encargos;
- b. A proposta adjudicada;





- c. Certidão do Serviço de Finanças de XXXX, comprovativa da situação tributária regularizada, datada de XX/XX/XXXX;
- d. Declaração emitida pelo Instituto da Segurança Social, IP, em XX/XX/XXXX, comprovativa da regularização contributiva do segundo outorgante;

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA

PRESTAÇÃO DE CAUÇÃO E REGIME DE LIBERAÇÃO

1. Foi apresentado comprovativo de constituição de caução, através de Garantia Bancária N. XXXXXX, emitida pela XXXXX, em XX/XX/2023, no valor de XX,XX €, correspondente a 5% do valor da adjudicação.
2. As cauções prestadas são liberadas nos termos do Caderno de Encargos.

E para constar lavrou-se o presente contrato, num exemplar único e de numeração sequencial, que vai ser assinado eletronicamente, por ambos os outorgantes e por mim oficial público, Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, em sinal de conformidade e aceitação do seu conteúdo, considerando-se válido à data da última assinatura.

O 1º Outorgante,

O 2º Outorgante

O Oficial Público

Este contrato ficou registado no livro próprio sob o n.º xx/2023.



NIF	Designação	Proveniência	Valor em dívida	Situação atual (da atividade empresarial)
505457601	A TELEVILA - UTILIDADES DOMESTICAS, LDA	EMAR	77,61 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 24-05-2013
500977275	ANTONIO ABRANTES CASTANHEIRA, S.A.	EMAR	29,28 €	Encerramento da Liquidação a 27-11-2019
510246516	ACADEMIA 100%, LDA.	EMAR	40,15 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 12-07-2013
508962900	ACTITRUST CONSULTORES, LDª.	EMAR	463,91 €	Encerramento da Liquidação a 22-02-2018
500691428	ANTONIO JOAO MARTINS & CA., LDA	EMAR	1 428,65 €	Encerramento da Liquidação a 19-11-2021
501929193	APEADEIRO-SOC. COMERCIAL CONFECOES LD.	EMAR	294,56 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 23-08-2016
501953671	ARNALDO & MARIO PEREIRA, LDA	EMAR	805,94 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 22-11-2016
501288325	ASSOCIACAO CULTURAL, RECREATIVA E DESPORTIVA DE JU	EMAR	749,80 €	Não existem informações para o NIF em causa
509181635	BEBIAGRICOLE - COMERCIO DE BEBIDAS PRODUTOS AGRÍCO	EMAR	208,75 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 16-06-2021
503323772	BICICAR - COMERCIALIZACAO DE BICICLETAS, LDA	EMAR	57,05 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 22-06-2022
510007244	BLUE FREE MAGIC, LDA	EMAR	60,76 €	Encerramento da Liquidação a 13-03-2013
507981065	BOLIPAMPA, LDª	EMAR	45,89 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 21-12-2017
504293877	CASTRO & DIAS LDA	EMAR	531,52 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 31-05-2017
506870871	CELLULEM BLOCK - CENTRO DE BEM ESTAR E BELEZA LDª.	EMAR	627,48 €	Declarado insolvente em 2019
508424020	CELTACLINIC- SERVICOS MEDICOS, LDA	EMAR	181,68 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 02-02-2018
508185653	CERTINSPEC CERTIFICACAO ENERGETICA LDA	EMAR	785,01 €	Encerramento da Liquidação a 26-06-2018
509476007	CHANCEDIRECT UNIPESOAAL LDA	EMAR	1 000,00 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 12-10-2016
505378183	CHURRASQUEIRA FRANGO ARISCO LDA	EMAR	86,80 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 11-09-2015
510239331	CIBINHO DE OURO, COMERCIO DE VINHOS E PRODUTOS REG	EMAR	248,95 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 29-01-2021
506883973	CIGA-CENTRO DE INOVACAO EM GESTAO E AMBIENTE LDA.	EMAR	879,37 €	Encerramento da Liquidação a 18-03-2015
513229620	CIRCLEPROTECT UNIP LDA.	EMAR	252,59 €	Declarado insolvente em 2020
507108388	CITYFOOD- RESTAURACAO, LDA	EMAR	1 283,29 €	Encerramento da Liquidação a 21-09-2013
510044484	CODIBE, LDA	EMAR	113,03 €	Encerramento da Liquidação a 26-04-2016
509515487	COMFIO & FIBRA LDA	EMAR	320,00 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 27-10-2017
509724850	CONCEICAO & MESQUITA , LDA	EMAR	334,11 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 11-06-2015
507166469	CONSTRUCOES CHACIM FERNANDES LDA	EMAR	29,27 €	Declarado insolvente em 2018
502396938	CONSTRUCOES QUINTA DA REDONDA, LDA.	EMAR	22,31 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 30-11-2016
508822440	CONTA-ME TU LDA	EMAR	429,51 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 14-11-2016
508986567	CONVERSAS TALHADAS UNIP LDA.	EMAR	1 764,12 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 14-03-2018
509109519	COROA DOURADA UNIPESOAAL LDA	EMAR	251,86 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 16-09-2015
506329062	CRISTINA & LUISA SAP BIUTERIA LDA	EMAR	29,02 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 05-03-2018
508211980	CULTURA UNICA, LDA	EMAR	297,79 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 30-06-2017
509260403	CURVAS E MATRIZES UNIPESOAAL, LDA	EMAR	112,69 €	Declarado insolvente em 2015
510241735	DINAMIKINDICE, LDA	EMAR	208,23 €	Sem informação desde 2019
502491337	DIVEL-CONSTRUCOES ELECTRICAS, LDA	EMAR	229,19 €	Encerramento da Liquidação a 30-06-2017
508028868	DIVERTEC CONSTRUCOES LDA	EMAR	256,30 €	Encerramento da Liquidação a 02-08-2018
506570444	DIVOS CABELEIREIROS E ESTECTICA LDA	EMAR	136,74 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 15-05-2019
501368159	DJALME & MARTINS, LDA	EMAR	67,80 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 05-03-2018
507496353	DOLCE-PEÇAS - COMERCIO DE PEÇAS, LDA	EMAR	289,01 €	Sem informação desde 2014
510536158	DPL CONSULTING	EMAR	48,08 €	Sem informação desde 2014
503029319	ECLIPSE, EMPREENDIMENTOS TURISTICOS,LDA	EMAR	16 480,14 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 22-02-2012
506530663	EDIREAL-EDICAO DE JORNAIS,LDA	EMAR	558,50 €	Encerramento da Liquidação a 27-04-2017
500013454	ELECTRO S.PEDRO-ALFREDO AUGUSTO DA SILVA PINTO & G	EMAR	31,04 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 02-03-2016
508194962	ENGLISH AT WORK ESCOLA L UNIPESOAAL LDA.	EMAR	385,66 €	Sem informação desde 2012
510571468	ESBELTO & MIMOSO UNIPESOAAL LDA	EMAR	206,05 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 27-11-2015
500346399	ESCOLA DE CONDUCAO AUTO REAL	EMAR	60,39 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 27-06-2018
508414180	ESPIRAL DO SABOR- LDA	EMAR	376,97 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 27-12-2012
504748297	FABIO DIAS & IRMAO, LDA	EMAR	224,06 €	Encerramento da Liquidação a 17-01-2021
509545750	FACTOR DIARIO UNIPESOAAL LDA	EMAR	49,13 €	REQUEREU INSOLVÊNCIA 2023
510036856	FAMA ILUSTRE SA	EMAR	85,69 €	Sem informação desde 2014
503961418	FAMILY-FROST LDA	EMAR	388,02 €	Encerramento da liquidação 10-12-2013
506779866	FAMSOR SOIEDADE DE CONSTRUÇÕES LDA	EMAR	21,84 €	Sem informação desde 2017
504294407	FARMACIA GALENO, UNIPESOAAL, LDA	EMAR	258,93 €	Encerramento da Liquidação a 09-10-2018
500350230	FERNANDES & FERNANDES, LDA.	EMAR	3 746,14 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 27-01-2020
500602735	FERNANDO TEIXEIRA & GONCALVES	EMAR	41,17 €	Encerramento da Liquidação a 22-10-2018
502455756	FERRAGENS MONTEZELOS, LDA	EMAR	1 756,81 €	Sem informações desde 2009
505212471	FERREIRA ALMEIDA & COSTA ADMINISTRAÇÃO E GESTÃO DE	EMAR	197,72 €	Sem informações desde 2020
510202942	FERREIRA CONSTRUÇÃO, FDO CONSTRUÇÕES-ENGENHARIA, A	EMAR	332,48 €	Constituída por 2 empresas, sendo que a FDO - CONSTRUÇÕES S.A. - encerrou por processo de liquidação, detia 49% da aqui executada
508765358	FHL - COMERCIO E LIMPEZA, LAª.	EMAR	92,47 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 01-10-2012
507228146	FILIPE MADEIRA PINTO UNIPESOAAL LDA	EMAR	1 272,04 €	Declarado insolvente em 2019
501828915	CLINICA MIRA CORGO, LDA	EMAR	10,28 €	Sem informação desde 2001 (informação apenas do Racijs)
502635312	FORUM - LIVRARIA E PAPELARIA, LDA	EMAR	611,54 €	Encerramento da Liquidação a 30-09-2015
500124370	GARAGEM CENTRAL DE PENAFIEL SA	EMAR	389,25 €	Declarado insolvente em 2017

503480703	GARRAFEIRA CARDOSO, LDª.	EMAR	480,36 €	Sem informação desde 2013
508624932	GASTAO BIANCHI SAMPAIO UNIPESAOAL LDA	EMAR	88,56 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 10-03-2015
507186834	GEOQUAL UNIPESAOAL LDA	EMAR	106,63 €	Insolvência e liquidação a 06/02/2012
507037308	GERARDO E MOREIRA, LDA	EMAR	24,37 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 06-05-2006
513039112	GLORIOUS SPRING, LDA	EMAR	559,03 €	Encerramento da Liquidação a 29-01-2018
505811154	GR CONDOMINIOS - GONCALVES E ROCHA, LDA	EMAR	355,68 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 19-11-2020
510734871	GRAFICA ORIGINAL, UNIPESAOAL LDA.	EMAR	136,67 €	Sem informação desde 2014
500442045	GUERRA & GUERRA, LDA	EMAR	1 191,80 €	Dissolução e encerramento da liquidação 22-08-2018
505853809	GUIA INTERCONTINENTAL ACTIVIDADES HOTELEIRAS LDA	EMAR	336,40 €	Encerramento da Liquidação a 19-01-2016
509294782	HELENA GONCALVES DIAS UNIPESAOAL LDA	EMAR	275,89 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 28-01-2016
509304265	HELENA PINTO ARQUITECTA, LDA	EMAR	186,21 €	Dissolução e encerramento da liquidação 22-12-2014
509486487	HIGH CONFORT, LDA	EMAR	308,28 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 29-05-2015
508100062	HISTORIAS INVULGARES, LDª.	EMAR	185,69 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 08-05-2013
513310622	I AM BIKEBOX - COMERCIO DE BICICLETAS UNIPESAOAL,L	EMAR	58,08 €	Sem informação desde 2020
509092330	IMOEMBAIXADOR - MEDIAÇÃO IMOBILIARIA, LDA	EMAR	160,24 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 09-05-2016
503121614	IMPERNOR-SOCIEDADE COMERCIAL DE PNEUS E ACESSORIOS	EMAR	1 892,45 €	Encerramento da Liquidação a 14-11-2014
504322699	IRB - IMOBILIARIA DA REGIAO DE BASTO LDA.	EMAR	593,50 €	Declarado insolvente em 2014
507344642	J LOUREIRO & LOUREIRO LDA	EMAR	617,51 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 11-11-2016
509410847	JORGE PEREIRA E ANABELA GONCALVES LDA	EMAR	889,30 €	Sem informação desde 2013
501080643	JORGE SEBASTIAO VAZ, IRMAO & C.A., LDA.	EMAR	670,09 €	Declarado insolvente em 2020
502751720	JOVIGAZ, SA.	EMAR	51,65 €	Declarado insolvente em 2021
509428304	LETRA EXEMPLAR - UNIPESAOAL LDA	EMAR	338,28 €	Sem informações desde 2014
508628229	LINHA DE MERITO-TELECOMUNICACOES, LDA	EMAR	26,66 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 20-06-2017
504745514	MADEIMARAO-MADEIRAS DECORATIVAS DO MARAO, LDA	EMAR	3 344,83 €	Sem informação desde 2001 (Informação apenas do Racijs)
501190783	MANUEL RODRIGUES, LDA	EMAR	190,16 €	Declarado insolvente em 2022
507103378	MARILDA COSTA SOCIEDADE UNIPESAOAL, LDA	EMAR	330,88 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 08-05-2017
500187649	MATERIAIS DE CONSTRUCAO CUNHA GOMES, SA	EMAR	1 990,85 €	Declarado insolvente em 2014
504744003	MAURICIO SANTOS ROGERIO E RUI MACHADO	EMAR	79,28 €	Declarado insolvente em 2020
507306309	MECANOTUBO- VSL A.C.E	EMAR	5,61 €	Sem informação desde 2019
509726542	MEDIDAS SEDUCAO UNIPESAOAL LDA	EMAR	528,97 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 28-01-2021
502332832	MERCADO DO CALVARIO, LDA	EMAR	3 964,81 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 08-06-2012
507973070	MESTRE CHURRASCO- RESTAURAÇÃO, LDA	EMAR	4 097,96 €	Encerramento da Liquidação a 28-09-2018
503104124	MESTRE MACO MATERIAIS DE CONSTRUCAO SA	EMAR	205,81 €	Declarado insolvente em 2018
509905196	MISTURA D'AGUAARELA COMERCIO DE VESTUARIO LDA	EMAR	62,77 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 14-04-2020
507896637	MISTURA ETNICA- SALAO DE CHA, LDA.	EMAR	164,17 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 16-05-2011
507694155	MOMAI - BAR E AFINS UNIPESAOAL LDA	EMAR	287,17 €	Encerramento da Liquidação a 10-12-2014
509036562	MOMENTOS SOFISTICADOS RESTAURACAO LDA	EMAR	958,30 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 12-04-2017
504751255	MONTIRAMALHAO FABRICO PORTAS JANELAS LDA	EMAR	332,91 €	Declarado insolvente em 2017
507488806	NBO ENGENHARIA AMBIENTE SA	EMAR	1 228,54 €	Declarado insolvente em 2018
509108814	NINHO DOS MIMOS UNIPESAOAL LDA	EMAR	221,69 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 29-01-2021
506591131	NORBERTO FRAGA - SOCIEDADE DE MEDIACAO IMOBILIARIA	EMAR	411,28 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 11-03-2017
507074319	NORCHAVE MEDIAÇÃO IMOBILIÁRIA LDA	EMAR	207,05 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 12-10-2016
506621570	NORPOST	EMAR	146,54 €	Encerramento da Liquidação a 02-09-2013
508624924	NORTINTEIRO,LDA	EMAR	345,49 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 18-07-2017
504312251	O CANTINHO DO MORAIS - RESTAURANTE, SOCIEDADE UNIP	EMAR	1 744,97 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 19-12-2022
510299890	O REFUGIO DO LEAO-ACTIVIDADES HOTELEIRAS, LDA	EMAR	1 929,28 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 22-08-2018
507761600	OPTIRECURSOS UNIPESAOAL, LDª.	EMAR	38,17 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 07-08-2017
509173756	OS 3 I S LDA	EMAR	267,34 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 14-11-2016
504127349	OSFONE - COMERCIO DE APARELHOS DE TELECOMUNICACOES	EMAR	13,55 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 18-04-2019
504711377	PACOSAN- PAVIMENTO CONSTRUCOES, LDA	EMAR	121,06 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 22-06-2018
508688566	PATRUSCA - CENTRO DE ESTUDOS, UNIPESAOAL, LDª.	EMAR	361,75 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 13-01-2017
509010164	PEDRA CHAVE UNIPESAOAL, LDA	EMAR	79,97 €	Declarado insolvente em 2017
502525053	PETISCO DA VILA-ACTIVIDADES HOTELEIRAS, LDA	EMAR	174,27 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 08-03-2019
509621430	PISTA DE FANTASIA - UNIPESAOAL LDA	EMAR	289,02 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 15-05-2019
508526167	PLURIMPRESSAO, LDA	EMAR	1 294,87 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 24-04-2018
509910564	PULGUITA, UNIPESAOAL, LDA	EMAR	283,78 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 27-04-2018
502116528	R.&.T.CONSTRUCAO CIVIL, LDA.	EMAR	600,51 €	Declarado insolvente em 2022
507562593	REAL ATITUDE, UNIPESAOAL LDª.	EMAR	206,22 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 03-11-2014
502103620	REAL PNEUS, LDA.	EMAR	274,61 €	Encerramento da Liquidação a 18-11-2013
502488450	REAL PORTAS, LDA	EMAR	845,96 €	Declarado insolvente em 2018
502568569	REAL RIO, LDA.	EMAR	201,56 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 15-12-2016
509827489	REBELO PEREIRA UNIPESAOAL LDA.	EMAR	122,06 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 20-10-2015
507545222	RECANTO UNIVERSITARIO CAFE PASTELARIA UNIPESAOAL,	EMAR	3 050,44 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 24-11-2014
508533317	RECOA RESTAURACAO E HOTELARIA LDA	EMAR	2 428,40 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 07-12-2011
500228507	RECOLOR-INDUSTRIA DE REVESTIMENTOS COLORIDOS, LDA	EMAR	74,44 €	Encerramento da Liquidação a 13-07-2016

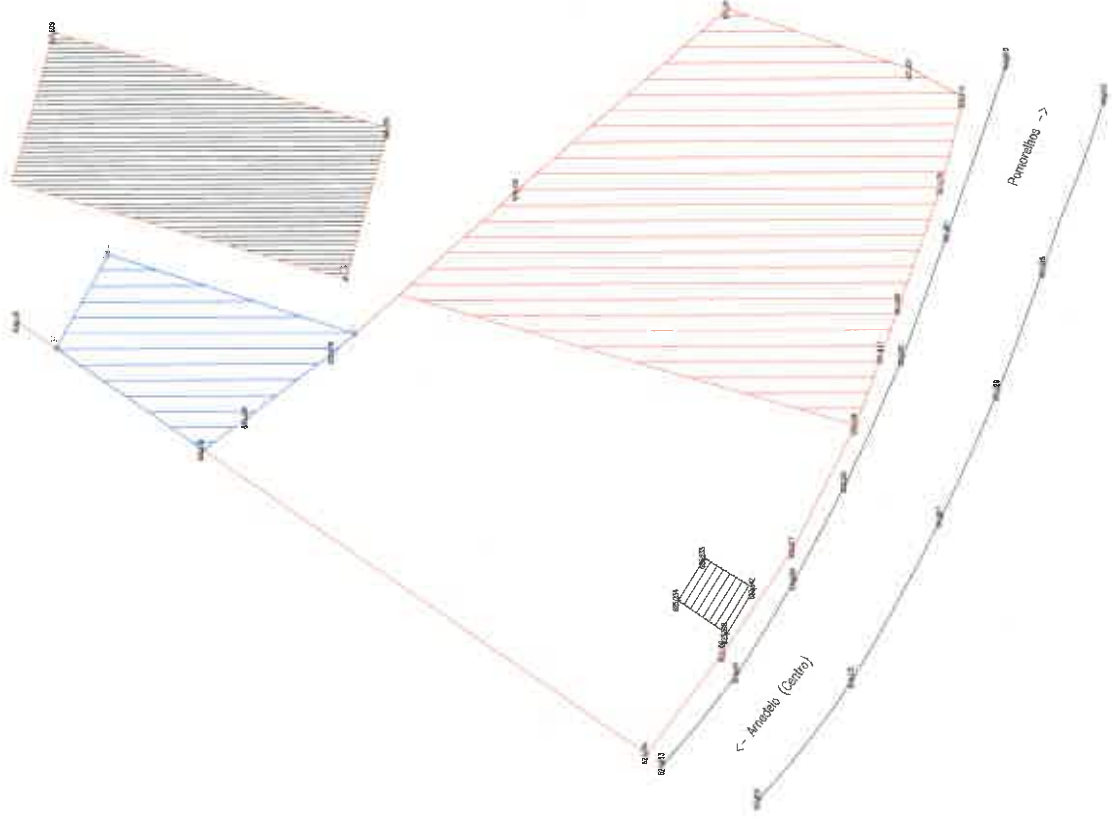
505096641	REGIAMAT - ELECTRICIDADE, GAZ E MATERIAIS DE CONST	EMAR	207,87 €	Encerramento da Liquidação a 19-10-2018
509118917	RESMAS DE SABODORIA CENTRO DE ESTUDOS LDA.	EMAR	73,38 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 11-08-2016
502187824	AGUIA REAL-ACTIVIDADES HOTELEIRAS LDA	EMAR	6 238,11 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 10-03-2017
502145552	RETIRO DA MARGINAL - ACTIVIDADES HOTELEIRAS, LDA	EMAR	469,07 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 22-01-2019
508098084	ROBUSTO & COMPLETO, LDA.	EMAR	142,14 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 02-06-2014
510389058	ROUNDSTONE YECHNOLOGIES UNIPessoal LDA.	EMAR	197,46 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 15-03-2017
506199843	RUI PINTO & M TEIXEIRA UNIPessoal, LDA	EMAR	146,67 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 17-12-2013
504294431	S.CRISTOVAO-RENT-A-CAR, LD.	EMAR	414,53 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 17-10-2014
508753260	SABER COMUNICAR LDA	EMAR	228,59 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 22-01-2016
510153097	SABORES LAROURO UNIPessoal LDA	EMAR	352,94 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 23-09-2015
509862870	SERIOS DESAFIOS LDA	EMAR	78,76 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 15-04-2019
504874519	SILVA & FERNANDEZ, LDA	EMAR	46,68 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 11-02-2009
502021101	SNACK-BAR RESTAURANTE NEVADA-ACTIVIDADES HOTELEIRA	EMAR	1 359,74 €	Encerramento da Liquidação a 29-12-2015
500260915	SOCIEDADE DE PANIFICAÇÃO DO MARÃO, LIMITADA	EMAR	782,85 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 26-01-2018
506303578	SOCIEDADE HOTELEIRA RIBEIRO & RODRIGUES LDA	EMAR	462,40 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 07-01-2014
500916934	SOFEQUIP-FERRAGENS E EQUIPAMENTOS DO NORDESTE, LDA	EMAR	28,16 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 15-10-2020
510163661	SOFIA SILVA MOREIRA LDA	EMAR	375,20 €	Encerramento da liquidação a 25-05-2015
510598846	SOMOS GRATOS UNIPessoal LDA	EMAR	810,64 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 01-03-2016
503643963	SPF-ENGENHEIROS ASSOCIADOS, LDA	EMAR	77,50 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 25-01-2018
510132952	SUSHI-REAL, LDA	EMAR	26,13 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 02-08-2013
504469606	SYTRAM TRANSPORTES	EMAR	101,62 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 02-06-2021
504548468	TALHO PUCARINHAS-COMERCIO DE CARNES LD.	EMAR	617,61 €	Encerramento da Liquidação a 19-03-2015
505029545	TIERRA LDA	EMAR	102,72 €	Encerramento da liquidação a 01-03-2018
510286526	TOUCH JEANS LDA	EMAR	56,13 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 30-06-2015
501055185	TRANSPORTES BRE, LDA	EMAR	1 404,46 €	Declarado insolvente em 2022
508697808	TRAPOS DE LUXO, LDA.	EMAR	53,45 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 22-07-2013
500287902	TRAS PORTUGAL SA	EMAR	89,73 €	Declarado insolvente 2021
504759361	URZE COMPANHIA PROFISSIONAL DE TEATRO, C.R.L.	EMAR	253,39 €	Dissolução e encerramento da liquidação a 25-02-2016
510143717	VERA COVELO UNIPessoal, LDA	EMAR	237,06 €	Declarado insolvente em 2021
507125584	VICTOR ALVES & JOSE FERREIRA, LDA	EMAR	242,10 €	Encerramento da Liquidação a 21-02-2014


**Total: 101 382,14 €**




NIF	Ano da Dívida	Proveniência	Valor em dívida	Situação atual
809276399	2005 a 2012	EMAR	306,89 €	NIF de empresário em nome individual convertido
807397199	2010 a 2013	EMAR	1 351,95 €	NIF de empresário em nome individual convertido
815890397	2012 e 2013	EMAR	322,43 €	NIF de empresário em nome individual convertido
800540280	2013	EMAR	136,72 €	NIF de empresário em nome individual convertido
816584958	2014	EMAR	596,10 €	NIF de empresário em nome individual convertido
807268780	2011 a 2015	EMAR	180,51 €	NIF de empresário em nome individual convertido
807848948	2015	EMAR	212,56 €	NIF de empresário em nome individual convertido
817550313	2015	EMAR	882,81 €	NIF de empresário em nome individual convertido
806961856	2015	EMAR	101,62 €	NIF de empresário em nome individual convertido
805459480	2011 a 2015	EMAR	2 218,94 €	NIF de empresário em nome individual convertido
800309570	2015	EMAR	345,71 €	NIF de empresário em nome individual convertido
817371788	2015	EMAR	15,91 €	NIF de empresário em nome individual convertido
817243160	2014 e 2015	EMAR	425,27 €	NIF de empresário em nome individual convertido
813797748	2005 a 2015	EMAR	865,89 €	NIF de empresário em nome individual convertido
	2012 a 2014	EMAR	1 242,67 €	NIF Inválido
B32401333	2012 e 2013	EMAR	98,04 €	NIF Inválido
704943140	2012	EMAR	101,62 €	NIF Inválido
680005170	2013	EMAR	542,54 €	NIF Inválido
708257526	2013	EMAR	7,69 €	NIF Inválido
999000115	2014	EMAR	38,01 €	NIF Inválido
999000191	2007 e 2015	EMAR	193,17 €	NIF Inválido
<b>Total:</b>				<b>10 187,05 €</b>





 CMVR - 217,00m<sup>2</sup>

 Particular - 50,00m<sup>2</sup>



Município da Vila Real

**DEI - Departamento de Equipamentos e Infraestruturas**

Serviços de Estudos e Projetos (SEP)

NOME: Município da Vila Real

LOCAL: Annadelo - Vila Real

23

M.J.G.5315

1/200

SET 5022

Topografia

AS 04/2006/202

R

Amador

## Protocolo de cooperação

**Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro** (daqui em diante designada por UTAD), pessoa coletiva de direito público n.º 501 345 361, com sede na Quinta de Prados, 5001-801 Vila Real, neste ato representada por Emídio Ferreira dos Santos Gomes na qualidade de Reitor;

e

**Agrupamento de Escolas Morgado Mateus** (daqui em diante designado por AEMM), com sede na Escola Secundária Morgado Mateus, situada na Rua Dr. Sebastião Augusto Ribeiro 5004-011 Vila Real, neste ato representada por Ricardo Manuel Pinto Montes na qualidade de Diretor do Agrupamento;

e

**Município de Vila Real**, sito na Avenida Carvalho Araújo, titular do número de Pessoa Coletiva: 506359670, neste ato representado pelo Vice-Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Alexandre Manuel Mouta Favaio, no exercício de competência própria, conferida pela Lei 75/2013, de 12 de setembro, com as alterações introduzidas pela Lei 66/2020, de 4 de novembro.

Também designadas individualmente por “Parte” ou coletivamente por “Partes”.

Ambos reconhecendo as vantagens da recíproca cooperação num conjunto de iniciativas de promoção de serviços de tecnologias de apoio e da inclusão educativa, estabelecem um protocolo de cooperação que se vai reger pelas cláusulas que se seguem:

1

### Cláusula 1.ª

#### (Objeto)

O presente protocolo tem como objeto facilitar a criação e funcionamento do Serviço de Tecnologias de Apoio e Recreação Adaptada – Bárbara Ferreira no AEMM, tendo como principais objetivos melhorar as condições de aprendizagem, inclusão e lazer de estudantes com necessidades educativas especiais no concelho de Vila Real e eventuais concelhos limítrofes que o AEMM venha a definir através de serviços que incluam:

- Informação e aconselhamento sobre produtos de apoio;
- Demonstração e experimentação dos produtos disponíveis;
- Empréstimo de produtos enquanto os processos de prescrição e financiamento do Sistema de Atribuição de Produtos de Apoio (SAPA) não são concluídos e noutras situações que se considerem relevantes;
- Reutilização de Produtos de Apoio;
- Colaboração e encaminhamento para outros serviços de avaliação, prescrição, financiamento e empréstimo.

### Cláusula 2.ª

#### (Obrigações da UTAD)

No âmbito do presente Protocolo, a UTAD compromete-se a:

1. Apoiar a criação do Serviço mencionado, mediante a cedência e empréstimo de produtos de apoio do CERTIC – Centro de Engenharia de Reabilitação e Acessibilidade, a acordar entre o seu coordenador e responsável pelo serviço;
2. Inventariar os produtos de apoio que serão objeto de cedência e empréstimo para o serviço;
3. Apoiar tecnicamente o funcionamento do Serviço mencionado através da colaboração do CERTIC, nomeadamente em serviços de demonstração, reutilização e empréstimo;
4. Atribuir ao Serviço o estatuto de Parceiro Institucional do BETA – Banco de Empréstimo de Tecnologias de Apoio do CERTIC, servindo de local de entrega e devolução de produtos de apoio para necessidades educativas especiais, recreação e lazer.
5. Apoiar o desenvolvimento do sítio Web do Serviço mencionado com a colaboração do CERTIC.

### Cláusula 3.ª

#### (Obrigações do AEMM)

O AEMM compromete-se a:

1. Alocar uma sala adequada do Agrupamento para o funcionamento do serviço mencionado;
2. Indicar um(a) docente de educação especial do Agrupamento com experiência em Serviços de Tecnologias de Apoio para a coordenação do serviço, mediante a disponibilidade de recursos alocados pelo Ministério da Educação;
3. Utilizar os produtos de apoio que forem cedidos e emprestados pelo CERTIC exclusivamente no âmbito do presente protocolo;
4. Manter o inventário dos produtos de apoio cedidos e emprestados pelo CERTIC;
5. Colocar em funcionamento o serviço no presente ano;
6. Assegurar a divulgação deste apoio na sala e sítio Web do Serviço, em coordenação com o CERTIC;
7. Colaborar com o CERTIC em Serviços de Tecnologias de Apoio similares, como o BETA – Banco de Empréstimo de Tecnologias de Apoio.
8. Reunir com o CERTIC, através do(a) responsável do Serviço, no final de cada ano letivo para avaliação da cooperação e dos aspetos que poderão ser melhorados.

2

### Cláusula 4.ª

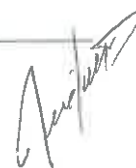
#### (Obrigações do Câmara Municipal)

A Câmara Municipal compromete-se a:

Rua Dr. Sebastião Augusto Ribeiro 5004-011 Vila Real  
Telefone: 259 325 632 E-Mail: [direcao@aemm.pt](mailto:direcao@aemm.pt)



1. Contribuir ativamente para o desenvolvimento de projetos que melhorem a qualidade de acesso à aprendizagem das crianças e alunos do concelho de Vila Real;
2. Alocar uma sala adequada ao projeto, no Agrupamento, para o funcionamento do serviço mencionado mediante indicação do Agrupamento;
3. Assegurar o bom desempenho de suporte às atividades, bem como o apoio logístico mediante solicitação e disponibilidade;
4. Apoiar o trabalho colaborativo e impulsionar experiências educativas ricas e diversificadas.



#### Cláusula 5.ª

##### (da entrada em vigor e revisão)

1. O presente protocolo produz efeitos imediatamente após a assinatura pelos representantes das partes que eles outorgam, vigorando pelo prazo de dois anos, automaticamente renovados por períodos iguais caso não seja denunciado por qualquer das partes, mediante prévia comunicação feita por escrito.
2. O presente protocolo, por mútuo acordo, pode ser revisto a todo o tempo.

#### Cláusula 7.ª

##### (da interpretação)

As dúvidas ou omissões aqui suscitadas devem ser resolvidas de comum acordo pelos outorgantes.

3

Vila Real, 26 de junho de 2023

O Primeiro Outorgante

O Segundo Outorgante

Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro  
Mateus

(Reitor, Emídio Ferreira dos Santos Gomes)

Agrupamento de Escolas Morgado

(Diretor, Ricardo Manuel Pinto Montes)

Cooperante



Câmara Municipal de Vila Real  
(Vice-Presidente Alexandre Manuel Mouta Favaio)

**Mapa - Concessão de apoio financeiro ao fomento da produção pecuária**

NOME	Código de Exploração	Local	NIF	Morada	Nº. Ovinos/caprinos	Bovinos	Valor da Participação
Ana Maria Santos Alves	EN5AB	Leirós	202335763	Couto 5000-051 Arroios		1	9,80 €
António Joaquim Cardoso Machado	ENICR	Sanguinhedo	160563062	Favaios - Alijó		2	19,60 €
Aurélio Santos Alves	ENH29	Sanguinhedo	199091153	Rua da Noruega - Sanguinhedo 5000-368 Mouços		1	9,80 €
Dolores dos Santos Alves Ramos	ENH29	Sanguinhedo	174565267	Sanguinhedo 5000-368 Vila Real		2	19,60 €
João António Sousa Cristovam	EN8CP	Sanguinhedo	212084372	Rua do Alvideiro, nº 31 - Sanguinhedo 5000-368 Vila Real		2	19,60 €
José Manuel Carvalho Fernandes	ENH29	Sanguinhedo	158949960	Mirandela		2	19,60 €
Maria Marília da Costa Olhero	ENM71	Pêpe	196634040	Pêpe 5000-071 Campeã		1	9,80 €
Nancy Cristina Alves Ribeiro	EN4AG	Sanguinhedo	243309899	Parada de Cunhos 5000-471 Vila Real		1	9,80 €
Rúben Alves Matos	EN3AG	Sanguinhedo	247247995	Sanguinhedo - 5000-368 Vila Real		1	9,80 €
Sérgio Filipe Carvalho Correia	ENICR	Sanguinhedo	276725204	Pinhão - Alijó		1	9,80 €
Teresa Maria Lopes Cardoso	ENICR	Sanguinhedo	131094483	Favaios - Alijó		1	9,80 €
<b>TOTAIS</b>					<b>0</b>	<b>15</b>	<b>147,00 €</b>

Aprovacao	Autorizacao
-----------	-------------

À consideração do Ex.mo Sr. PAULO ALEXANDRE COSTEIRA FERREIRA, Técnico Superior.

Dados da empreitada

EMPREITADA : 8/21 . 1 PLANO DE ACTIVIDADES: DESIGNACAO : Requalificação e Beneficiação do Pavilhão Diogo Cão DONO DA OBRA: MUNICIPIO DE VILA REAL EMPREITEIRO : NESINOCAS- ENGENHARIA E CONSTRUCAO LDA
---

Dados do auto de revisão deste trabalho

DATA DA REVISÃO : 2023/06/07	MÊS/ANO A QUE SE REFERE : 5 / 2023
REVISÃO DE PREÇOS N.: 2	PROCESSO DE DESPESA :

VALOR DA OBRA EXECUTADA	SITUACAO
	VALOR DO CONTRATO
1) Do Contrato	
Situacao anterior: 415.769,39	
Situacao actual :	
SOMA..... 415.769,39	
2) Trabalhos a mais	
Situacao anterior: 154.248,88	
Situacao actual :	
SOMA..... 154.248,88	
3) Revisoes de Precos	
Situacao anterior: 28.673,39	
Situacao actual : 24.775,44	
SOMA..... 53.448,83	
TOTAL EXECUTADO..... 623.467,10	TOTAL.....

TRABALHOS A MAIS APROVADOS
- 60.334,62
- 123.496,77

O Técnico Responsável

Paulo Alexandre Costeira Ferreira

MUNICIPIO DE VILA REAL

Empreitada de Requalificação e Beneficiação do Pavilhão Diogo Cão

Contrato N.º60/2021 de 6 de AGOSTO de 2021

AUTO DE REVISÃO N.º 2 de 7 de JUNHO de 2023

Revisão de preços de empreitadas

Aos SETE do mes de JUNHO de DOIS MIL E VINTE E TRÊS no local onde estao sendo executados os trabalhos que constituem a empreitada acima designada, adjudicada a NESINOCAS- ENGENHARIA E CONSTRUCAO LDA por contrato numero 60/2021 de 6 de AGOSTO de DOIS MIL E VINTE E UM, compareceram Paulo Alexandre Costeira Ferreira e Açucena de Carvalho Teixeira, nas qualidades respectivas de representantes da Camara e do adjudicatario, a fim de em harmonia com as condicoes do Programa de Concurso e Condicoes Gerais do respectivo Caderno de Encargos, procederem ao exame dos valores da revisao de precos a aplicar a empreitada.

Valor dos trabalhos revistos	24.775,44
-Deducao adiantamentos ( %)	
-Deposito de garantia (10.00%)	0,00
+I.V.A. ( 6.00%)	1.486,53
	0,00
Total da revisao de precos	26.261,97

Extenso: VINTE E SEIS MIL DUZENTOS E SESSENTA E UM EUROS E NOVENTA E SETE CÊNTIMOS

Tendo-se verificado que esses valores se encontram em harmonia com as condicoes do respectivo contrato e com legislacao em vigor e sancionados pela Camara, e nao havendo mais nada a considerar, lavrou-se o presente auto que depois de lido em voz alta e julgado conforme vai ser assinado pelos funcionarios que nele tomaram parte e pelo empreiteiro.

Pela Câmara Municipal

Pelo Empreiteiro

Aprovacao	Autorizacao
-----------	-------------

Dados da empreitada

EMPREITADA : 9/21 - 1 PLANO DE ACTIVIDADES:
DESIGNACAO : Construcao de plataforma para miradouro, Lugar da Urraca, Pomarelhos, Torgueda
DONO DA OBRA: MUNICIPIO DE VILA REAL
EMPREENHEIRO : ALFA TENIS - CAMPO DE TENIS, LDA

Dados do auto de revisao deste trabalho

DATA DA REVISAO : 2023/05/24	MES/ANO A QUE SE REFERE : 4 / 2023
REVISAO DE PRECOS N.: 1	PROCESSO DE DESPESA :

VALOR DA OBRA EXECUTADA	SITUACAO
1) Do Contrato	VALOR DO CONTRATO
Situacao anterior: 70.809,00	
Situacao actual :	
SOMA..... 70.809,00	
2) Trabalhos a mais	
Situacao anterior:	
Situacao actual :	
SOMA.....	
3) Revisoes de Precos	
Situacao anterior:	
Situacao actual : 13.179,23	
SOMA..... 13.179,23	
TOTAL EXECUTADO..... 83.988,23	TOTAL.....

O Técnico Responsável

Paulo Jorge Santos Ferreira

JOSE  
FERNANDO  
BAPTISTA  
VIEIRA

Assinado de forma digital por JOSE FERNANDO BAPTISTA VIEIRA  
Dados: 2023.05.25 15:20:06 +01'00'

MUNICIPIO DE VILA REAL

Empreitada de Construção de plataforma para miradouro, Lugar da Urraca, Poma

Contrato N.º de 28 de ABRIL de 2021

AUTO DE REVISÃO N.º 1 de 24 de MAIO de 2023

Revisão de preços de empreitadas

Aos VINTE E QUATRO do mes de MAIO de DOIS MIL E VINTE E TRÊS no local onde estao sendo executados os trabalhos que constituem a empreitada acima designada, adjudicada a ALFA TENIS - CAMPO DE TENIS, LDA por contrato numero de 28 de ABRIL de DOIS MIL E VINTE E UM, compareceram Paulo Jorge De Matos Ferreira e , nas qualidades respectivas de representantes da Camara e do adjudicatario, a fim de em harmonia com as condicoes do Programa de Concurso e Condicoes Gerais do respectivo Caderno de Encargos, procederem ao exame dos valores da revisao de precos a aplicar a empreitada.

Valor dos trabalhos revistos	13.179,23
-Deducao adiantamentos ( %)	
-Deposito de garantia (10.00%)	0,00
+I.V.A. ( 6.00%)	790,75
	0,00
<b>Total da revisao de precos</b>	<b>13.969,98</b>

Extenso: TREZE MIL NOVECIENTOS E SESSENTA E NOVE EUROS E NOVENTA E OITO CÊNTIMOS

Tendo-se verificado que esses valores se encontram em harmonia com as condicoes do respectivo contrato e com legislacao em vigor e sancionados pela Camara, e nao havendo mais nada a considerar, lavrou-se o presente auto que depois de lido em voz alta e julgado conforme vai ser assinado pelos funcionarios que nele tomaram parte e pelo empreiteiro.

Pela Câmara Municipal

*Paulo Jorge de Matos Ferreira*

Pelo Empreiteiro

JOSE  
FERNANDO  
BAPTISTA  
VIEIRA

Assinado de  
forma digital por  
JOSE FERNANDO  
BAPTISTA VIEIRA  
Dados: 2023.05.25  
15:19:13 +01'00'



**MINUTA**

**CONTRATO AVULSO ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E FIRMA  
NESINOCAS - ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO, LDA**

**"Trabalhos complementares - Requalificação e beneficiação  
do Pavilhão Diogo Cão"**

**N.º XX/2023**

Entre:

**PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na Avenida Carvalho Araújo, pessoa coletiva n.º 506359670, representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, à redação atual;**

**E**

**SEGUNDO OUTORGANTE: NESINOCAS - ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO, LDA, pessoa coletiva n.º 508 730 082 com sede social na Rua Cunha Júnior 41B 1.º Andar, Sala 3, 4250-186 Porto, representada por Tânia Jesus Magalhães Rocha, com o Número de Identificação Civil 13022769 2ZX4 e Número de Identificação Fiscal 234006790 que outorga no presente contrato na qualidade de sócio e gerente com poderes para o ato verificados pela consulta da Certidão Permanente do Registo Comercial da Sociedade com o código de acesso 6843-8318-8431, válida até 22/12/2023.**

**É celebrado o seguinte contrato:**

**CLÁUSULA PRIMEIRA**

**OBJETO**

**O presente contrato tem por objeto principal a execução de "Trabalhos complementares - Requalificação e beneficiação do Pavilhão Diogo Cão".**

**CLÁUSULA SEGUNDA**

**Considerando:**

- 1- A decisão de adjudicação proferida por deliberação de 26/06/2023, no decurso do procedimento por concurso**



público identificado com a referência CMVR-611/OBM/CPN/E/21 e contrato avulso n° 60/2021;

- 2- A aprovação da minuta do contrato foi proferida por Deliberação da Câmara Municipal em XX/XX/2023 e a aceitação da mesma por parte do adjudicatário em XX/XX/2023.

#### CLÁUSULA TERCEIRA

##### PREÇO CONTRATUAL

- 1- Pela execução dos trabalhos imprevisíveis objeto do contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante de 143.253,57 € (cento e quarenta e três mil, duzentos e cinquenta e três euros e cinquenta e sete cêntimos), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor, nos termos da Informação n° 5251/2023 da Divisão de Obras Municipais - Departamento de Equipamento e Infraestruturas, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido;
- 2- O pagamento do encargo previsto no número anterior será efetuado nos termos do caderno de encargos, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido.
- 3- O Segundo Outorgante obriga-se a emitir a fatura, devendo fazer menção aos seguintes dados, consoante o caso e sem prejuízo daqueles que forem legalmente exigidos:
- Data de vencimento da fatura;
  - Número do contrato;
  - A descrição dos trabalhos realizados, incluindo a quantidade, ou dos bens fornecidos;
  - Endereço da entidade contratante;

#### CLÁUSULA QUARTA

##### PRÉMIOS POR CUMPRIMENTO ANTECIPADO

Por antecipação do cumprimento do contrato não há lugar ao pagamento de qualquer prémio.

#### CLÁUSULA QUINTA

##### PRAZO DE EXECUÇÃO

- 1- O Segundo Outorgante obriga-se a executar os trabalhos no prazo global de XX (XX) dias.
- 2- O contrato mantém-se em vigor até à conclusão dos trabalhos em conformidade com os respetivos termos e condições do caderno de encargos e proposta do adjudicatário e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.





*Handwritten signature in blue ink*

#### CLÁUSULA SEXTA

##### PREVISÃO ORÇAMENTAL E REPARTIÇÃO DE ENCARGOS

1. A despesa do presente contrato será satisfeita pela dotação da seguinte classificação orçamental da despesa:

Classificação Orgânica - 02;

Classificação Económica - 07.01.03.02;

Plano - 2018/I/52

2. De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º e n.º 3 do artigo 5.º, ambos da Lei 8/2012, de 21 de Fevereiro, o compromisso sequencial foi efetuado no dia XX/XX/2023 e tem o número XXX/2023.

#### CLÁUSULA SÉTIMA

##### RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS - FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato, quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

#### CLÁUSULA OITAVA

##### COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

#### CLÁUSULA NONA

##### CONTAGEM DOS PRAZOS

Os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

#### CLÁUSULA DÉCIMA

##### GESTOR DE CONTRATO

Para efeitos do cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 290.º-A do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro à sua redação atual a função de acompanhar a execução deste contrato é de, Paulo Alexandre Costeira Ferreira, Técnico Superior do Quadro de Pessoal da Câmara Municipal de Vila Real;

#### CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA



**DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO**

Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do CCP, fazem parte integrante deste contrato os seguintes documentos:

- a. Os suprimimentos dos erros e das omissões do caderno de encargos identificados pelos concorrentes e expressamente aceites pelo órgão competente para a decisão de contratar;
- b. Os esclarecimentos e as retificações relativos ao caderno de encargos;
- c. O caderno de encargos;
- d. A proposta adjudicada;
- e. Certidão do Serviço de Finanças de Porto-5, comprovativa da situação tributária regularizada, datada de xx/xx/2023;
- f. Declaração emitida pelo Instituto da Segurança Social, IP, Centro Distrital do Porto em xx/xx/2023, comprovativa da regularização contributiva do segundo outorgante;

E para constar lavrou-se o presente contrato, num exemplar único e de numeração sequencial, que vai ser assinado eletronicamente, por ambos os outorgantes e por mim oficial público, Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, em sinal de conformidade e aceitação do seu conteúdo, considerando-se válido à data da última assinatura.

O 1º Outorgante,

O 2º Outorgante

O Oficial Público



Este contrato ficou registado no livro próprio sob o n.º  
xx/2023.

*[Handwritten signature in blue ink]*  
*[Handwritten signature in black ink]*



Nº	Descrição de Trabalhos	Unidade	Quantidade	Preço Unitário	Valor Global
1	Trabalhos preparatórios				
1.1	Limpeza e desmatção, incluindo desarborização	m <sup>2</sup>	365	10,00 €	3 650,00 €
2	Remoção de blocos rochosos de qualquer dimensão e natureza que se encontrem instáveis no talude de escavação (incluindo carga e transporte a qualquer distância e colocação em vazadouro aprovado/licenciado pela CMVR)	m <sup>3</sup>	5	673,00 €	3 365,00 €
3	Remoção de materiais depositados na base do talude de escavação (solo + fragmentos rochosos) de qualquer dimensão e natureza (incluindo carga e transporte a qualquer distância e colocação em vazadouro aprovado/licenciado pela CMVR)	m <sup>3</sup>	75	20,50 €	1 537,50 €
4	Fornecimento e instalação de sistema de proteção contra queda de blocos tipo "Spyder" ou equivalente, constituído por rede metálica e pregagens.				
4.1	Fornecimento e instalação de sistema de proteção contra queda de blocos constituído por rede metálica de tripla torção, reforçada com cabos de aço. Inclui malha hexagonal, malha em losango de reforço, cabos de aço verticais e horizontais de reforço, cabo de aço perimetral, e todos os elementos acessórios para a uniões de painéis de rede adjacentes. Os elementos metálicos deverão ser galvanizados de acordo com o preconizado na norma NP EN 10223-3:2018 e ISO 17746:2016	m <sup>2</sup>	300	47,50 €	14 250,00 €
4.2	Execução de pregagens constituídas por barras de aço de alta resistência, com pelo menos 6,0 m de comprimento e Ø32 mm, incluindo furação, colocação dos varões, selagem com calda de cimento, todos os acessórios necessários e os ensaios de arranque e ainda o fornecimento de Placas de fixação de pregagens.	ml	576	123,62 €	71 205,12 €
5	Execução de órgãos de drenagem longitudinal e trabalhos acessórios no sistema de drenagem, incluindo todos os trabalhos necessários, e ainda, para a sua implementação, a sua escavação em terreno de qualquer natureza				
5.1	Valetas				
5.1.1	Valeta de crista em meia cana de betão com 0,30m de diâmetro	ml	65	71,83 €	4 668,95 €
5.2	Descida de talude (em talude em escavação)				
5.2.1	Em tubo em PVC com 0,40m de diâmetro exterior, incluindo revestimento exterior ao tubo em PVC com enrocamento argamassado no terço do tubo, em toda a extensão da descida de talude, para regularização do pano do talude	ml	10	540,72 €	5 407,20 €
5.3	Caixas de recolha, ligação e receção				
5.3.1	Caixa de recolha/ligação da valeta de crista	Unidade	1	500,00 €	500,00 €
5.3.2	Caixa de ligação da valeta de crista à descida de talude	Unidade	1	500,00 €	500,00 €
6	Montagem e desmontagem do estaleiro, incluindo o arranjo paisagístico da área ocupada após desmontagem.	Vg	1	25 000,00 €	25 000,00 €
<b>VALOR FINAL (SEM IVA)</b>					<b>130 081,77 €</b>

## **CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL**

### **ELABORAÇÃO DE PROJETO DE EXECUÇÃO DA ESTABILIDADE EM TALUDE DE ESCAVAÇÃO DA AVENIDA AURELIANO BARRIGAS**

#### **PROJETO DE EXECUÇÃO**

#### **GG – GEOLOGIA E GEOTECNIA**

#### **VOLUME I – MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA**

### **1-Introdução**

#### **1.1-Enquadramento do Estudo**

A presente memória descritiva e justificativa, parte integrante do Projeto de Execução, é referente aos trabalhos que pretendem definir a Estabilização do Talude de Escavação da Avenida Aureliano Barrigas na cidade de Vila Real.

O talude de escavação em apreço sofreu um escorregamento em cunha de material rochoso, no passado dia 13 de dezembro de 2022, que ao combinar com orientação desfavorável das famílias de fraturação e a presença de água nessas mesmas fraturas, conduzem o talude de escavação a um novo risco de escorregamento de material rochoso.

A ocorrência situa-se no centro da cidade de Vila Real, com grande circulação de viaturas numa das vias mais movimentadas da cidade, a que acresce a presença de um passeio para peões, com cerca de 2,0m de largura, junto à base do talude de escavação o que agrava o potencial de risco e o dano, para pessoas e bens, em caso de instabilização do talude de escavação em estudo, sendo por isso necessário tomar-se medidas mitigadoras.

Foi efetuada uma visita ao local, no dia 22 de dezembro de 2022, de modo a tomar contacto com a situação e a definir a estratégia a seguir. Nessa visita foi possível inspecionar a zona em estudo, aferir as características litológicas dos materiais do talude de escavação e caracterizar geometricamente as patologias ocorrente ao nível do talude.

A Avenida Aureliano Barrigas na cidade de Vila Real, onde se situa o talude de escavação em estudo, desenvolve-se em perfil de escavação, estando localizado num curto troço reto antecedido por uma rotunda. Neste local, o talude de escavação é composto por 1 pano de talude com uma altura máxima aproximada de cerca de 14,0 m e apresenta uma inclinação da ordem de 80°. O talude de escavação não apresenta órgãos de drenagem, quer na crista quer no pé do talude.

Para além do presente capítulo introdutório, a parte escrita deste Estudo compreende mais 8 capítulos, com os seguintes âmbitos:

- No Capítulo 2, será realizado o enquadramento geral da zona em estudo, nomeadamente das suas características geológicas, litológicas, tectónicas, hidrológicas e sísmicas;
- No Capítulo 3, apresenta-se a descrição dos trabalhos de reconhecimento de superfície no local, com especial incidência nas áreas instabilizadas e nas patologias existentes, e a descrição da situação atual, para um melhor entendimento dos fenómenos de instabilização existentes, sendo realçados todos os sinais que evidenciem instabilidade;
- No Capítulo 4 apresenta-se a descrição das soluções de estabilidade preconizadas, que serão executadas no âmbito do presente Projeto de Execução, sendo descrito, em traços gerais, o faseamento construtivo que se encontra preconizado;
- No Capítulo 5 é apresentada a solução preconizada para a implementação de órgãos de drenagem do talude escavação em estudo;
- Nos capítulos 6 e 7 são referidas as questões inerentes aos serviços afetados e às expropriações associadas ao estudo em apreço;
- No Capítulo 8 são referidas algumas características dos principais materiais a utilizar nas soluções de estabilidade preconizadas;
- No Capítulo 9 apresentam-se as considerações finais, onde se incluem recomendações finais e os objetivos a cumprir referentes ao presente Projeto de Execução.

## **1.2-Organização do Projeto**

Este Projeto de Execução é constituído pelas peças escritas, pelas peças desenhadas e respetivos anexos.

A memória escrita é constituída pela memória descritiva e justificativa, na qual é dimensionada a solução de reforço a implementar.

Ao nível dos anexos, este Projeto de Execução possui os seguintes documentos:

- Anexo I - Resultados SWEDGE;
- Anexo II - Mapa de medições da quantidade de trabalhos e orçamentação.

No quadro seguinte apresentam-se as peças desenhadas deste Projeto.

Peça Desenhada	Título	N.º de Ordem	Total de Folhas
1062LCO-PE-GG-001	Esboço Corográfico. Planta de localização. Enquadramento.	1	1
1062LCO-PE-GG-002	Solução de reforço. Planta. Alçado.	2	1
1062LCO-PE-GG-003	Solução de reforço. Cortes Transversais. Pormenores de drenagem. Faseamento construtivo. Caracterização dos materiais.	3	1
0806LCO-PE-GG-004	Solução de reforço. Pormenores tipo da solução de reforço. Caracterização dos materiais.	4	1

### 1.3-Elementos de suporte

Para suporte ao estudo desenvolvido foram considerados os seguintes elementos:

- a) Folha 10-B (Vila Real) da Carta Geológica de Portugal, na escala de 1:50.000 e respetiva Notícia Explicativa;
- b) Levantamento topográfico realizado pela empresa Geovia, S.A., conforme Proposta previamente aprovada pela Câmara Municipal de Vila Real;
- c) Orientações e informações complementares transmitidas pela Câmara Municipal de Vila Real.

No estudo das soluções foram adotados os critérios de verificação de segurança preconizados na regulamentação portuguesa de estruturas e também a europeia, no que respeita ao projeto geotécnico:

- a) NP EN 1997-1:2010 – Eurocódigo 7 – Projecto Geotécnico;

- b) NP EN 206-1:2007 – Betão – Parte 1: Especificação, desempenho, produção e conformidade;
- c) NP EN 14490:2010 – Execução de Pregagens;
- d) EN 10025-2:2004 - Hot rolled products of structural steels;
- e) EN 933-1:2012 - Tests for geometrical properties of aggregates. Part 1: Determination of particle size distribution - Sieving method;
- f) EN 933-8:2012 - Tests for geometrical properties of aggregates. Part 8: Assessment of fines - Sand equivalent test;
- g) NP EN 1097:2011 - Ensaios das propriedades mecânicas e físicas dos agregados. Parte 2: Métodos para a determinação da resistência à fragmentação;
- h) EN 12190:1999 - Products and systems for the protection and repair of concrete structures. Test methods. Determination of compressive strength of repair mortar.

## **2-Enquadramento Geológico Regional**

### **2.1-Localização da área em estudo**

O talude de escavação em estudo situa-se no centro da cidade de Vila Real, mais concretamente na da Avenida Aureliano Barrigas.

O município de Vila Real tem uma área de 378,80 km<sup>2</sup> e 49.574 habitantes (2021), subdividido em 20 freguesias. O município é limitado a norte pelos municípios de Ribeira de Pena e de Vila Pouca de Aguiar, a leste por Sabrosa, a sul pelo Peso da Régua, a sudoeste por Santa Marta de Penaguião, a oeste por Amarante e a noroeste por Mondim de Basto.



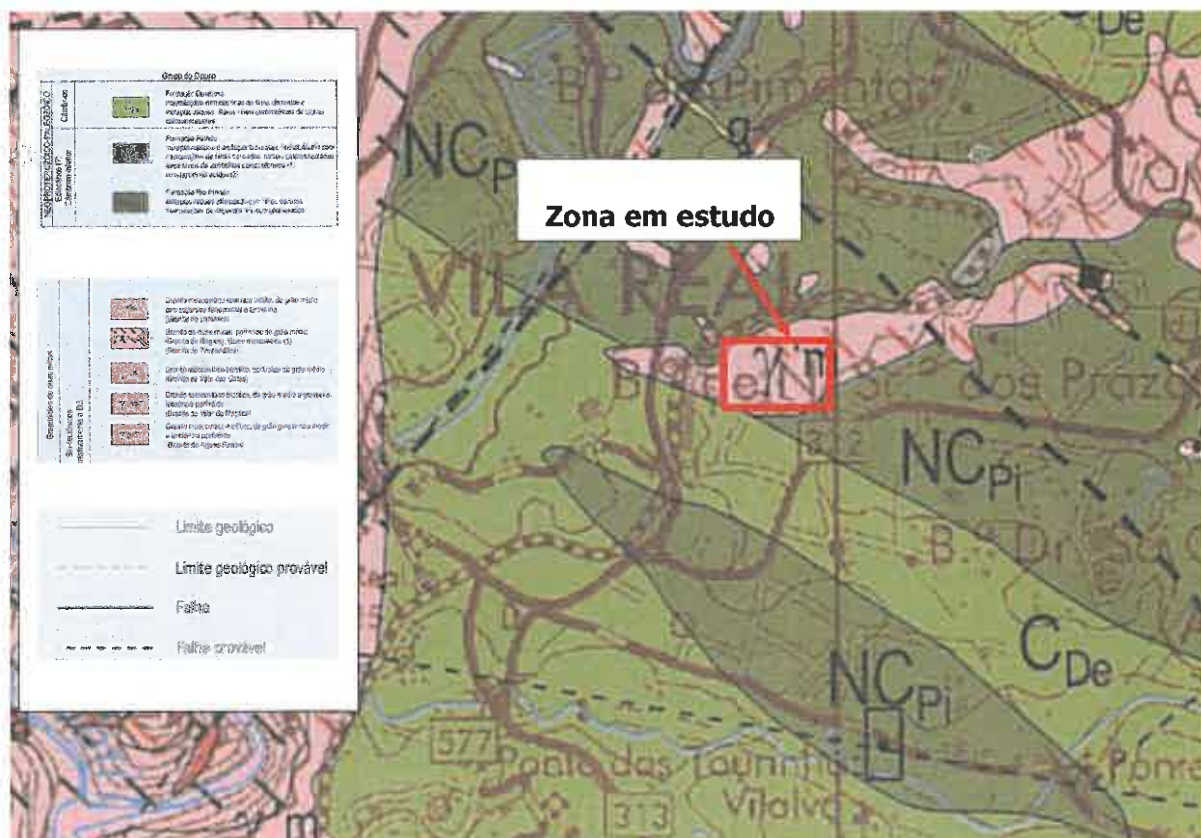


**Figura 1 – Localização da zona em estudo (no retângulo amarelo), na Avenida Aureliano Barrigas junto às Boxes, no sentido norte-sul. Fonte: imagem Google Earth.**

## **2.2-Geologia e Litoestratigrafia**

A área da cidade de Vila Real encontra-se localizada na Carta Geológica de Portugal à escala 1:50 000, folha 19-D (Vila Real) publicada em 2002, na qual se baseia a caracterização geológica efetuada, nas componentes de litoestratigrafia, geomorfologia e tectónica.

A localização aproximada do aterro em estudo na folha 19-D da Carta Geológica de Portugal à escala 1:50.000 encontra-se patente na Figura 2.



**Figura 2 – Enquadramento geológico da zona em estudo, Extrato da Carta Geológica de Portugal, folha 19-D Vila Real - Escala 1:50 000.**

A unidade presente na área em estudo é a seguinte:

***Granito de Parada de Cunho (Granitos Hercínicos Sin a tardi – F3) (Y'm)***

Trata-se de um granito de grão médio a grosseiro, de duas micas, com foliação paralela a S3 e desenvolvimento de escassos megacristais de feldspato potássico (microclina-pertite). A mineralogia principal é constituída por quartzo, albite anti-pertítica, microclina sódica, moscovite e biotite. Como acessórios apresenta esfena, zircão, apatite, turmalina, monazite, óxidos de Fe e Ti. Há indícios de clinização da plagioclase. Observa-se a presença de duas micas, mas revela-se a existência de duas gerações de moscovite.

**2.3-Tectónica**

A região do nosso estudo patenteia a atuação de duas fases de deformação hercínica (F1 e F3

hercínicas ibéricas), que se sobrepõem a uma fase anterior de provável idade sarda.

A primeira fase hercínica (F1) é a melhor expressa neste sector e caracteriza-se por dobras megascópicas e mesoscópicas de orientação geral N60W, de plano axial subvertical (com menores pendores à medida que nos aproximamos das bordaduras graníticas), a que se associam uma clivagem S1 de plano axial.

A terceira fase hercínica (F3) traduz-se por dobras mesoscópicas, flexurais, assimétricas homoaxiais com F1 e a que se associa uma clivagem de crenulação S3 (raramente de fluxo) que, contudo, nem sempre se observa. Esta clivagem apresenta orientação NW-SE, inclinando quase sempre para Sul, com valores geralmente próximos de 15° a 30°. Há uma tendência para estes valores serem um pouco mais elevados quando nos aproximamos das bordaduras graníticas. Anotam-se dificuldades de distinção de S1 e S3 nas proximidades da antiforma granítica da bordadura norte, dado que as duas clivagens pendem no mesmo sentido. Muitas vezes só se observa uma delas.

No que respeita à fracturação distinguem-se três grupos de fraturas:

- 1) Um sistema NE-SW (N20E) e seu conjugado, muitas vezes materializado por filões quartzosos, a que se subordinam outras direções - são os desligamentos tardihercínicos;
- 2) Um sistema NW-SE, ligado frequentemente a cavalgamentos (desligamentos ante F3), que paraleliza com a clivagem S1;
- 3) Um sistema N60-70E, mais recente, onde, por vezes, se instalam filões doleríticos.

## **2.4-Hidrologia**

Sob o ponto de vista do comportamento hidrogeológico, a zona em estudo encontra-se inserida na ZCI (Zona Centro Ibérica), mais concretamente na dependência das rochas granitoides.

A circulação das águas nestes tipos litológicos é, na maioria dos casos, relativamente superficial, condicionada pela espessura da camada de alteração e pela rede de fraturas resultantes da descompressão dos maciços. Na maior parte das situações, a espessura com interesse hidrogeológico é da ordem de 70 a 100 metros.

Alguns acidentes tectónicos de maior expressão podem dar origem a circulação mais profunda.

Como nas rochas cristalinas a circulação faz-se sobretudo numa camada superficial, constituída por rochas alteradas ou mais fraturadas, devido à descompressão, os níveis freáticos acompanham bastante fielmente a topografia e o escoamento dirige-se em direção às linhas de água, onde se dá a descarga. Os níveis freáticos são normalmente muito sensíveis às variações observadas na precipitação.

Verifica-se que as captações implantadas em granitos apresentam produtividades significativamente menores quando comparadas com xistos. Os granitos apresentam um caudal médio de 0,2 L/s e os xistos de 1,5 L/s.

## **2.5-Sismicidade**

O território de Portugal situa-se na placa Euro-Asiática e encontra-se perto da fronteira entre esta placa tectónica e a placa Africana, sendo a sismicidade do território português condicionada pela atividade sísmica de duas zonas:

- A zona intraplacas, em que os sismos têm origem em falhas ativas no interior da placa Euro-Asiática;
- A zona interplacas, em que os sismos têm origem na fronteira com a placa Africana. Esta fronteira, genericamente designada por Falha Açores-Gibraltar na sua extensão do Oceano Atlântico, apresenta uma razoável atividade sísmica associada à interação entre as duas placas.

De acordo com o Regulamento de Segurança e Ações para Estruturas de Edifícios e Pontes (RSAEEP), Decreto-Lei n.º 235/83, de 31 de maio de 1983, e com o Eurocódigo 8 (EC8) adotado para Portugal, incluindo o respetivo Documento Nacional de Aplicação – NP ENV 1998/DNA, são definidos os tipos de ações sísmicas representativas para o território nacional, a que estarão como tal sujeitas as estruturas edificadas.

De acordo com os sismos históricos e instrumentais registados, segundo dados compilados pelo Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica na carta de isossistas de intensidades máximas (1956), as intensidades sísmicas máximas na região em estudo terão atingido o valor de VII (figura seguinte), de acordo com a escala de Mercalli modificada.





**Figura 3 – Carta de Isossistas de Intensidade Máxima, Escala de Mercalli Modificada 1956 (1755-1996). (Fonte: IM, 1996; in Atlas do Ambiente Digital – APA, 2010).**

Segundo a Escala de Mercalli Modificada (1956) um sismo com uma intensidade de grau VI, classificado como bastante forte, sendo sentido por todos. Muitos assustam-se e correm para a rua. As pessoas sentem a falta de segurança. Os pratos, as louças, os vidros das janelas, os copos, partem-se. Objetos ornamentais, livros, etc., caem das prateleiras. Os quadros caem das paredes. As mobílias movem-se ou tombam. Os estuques fracos e alvenarias do tipo D fendem. Pequenos sinos tocam (igrejas e escolas). As árvores e arbustos são visivelmente agitados ou ouve-se o respetivo ruído.



**Figura 4 – Comparação entre a Escala de Richter e a Escala de Mercalli Modificada (Fonte: geografia.hi7.co).**

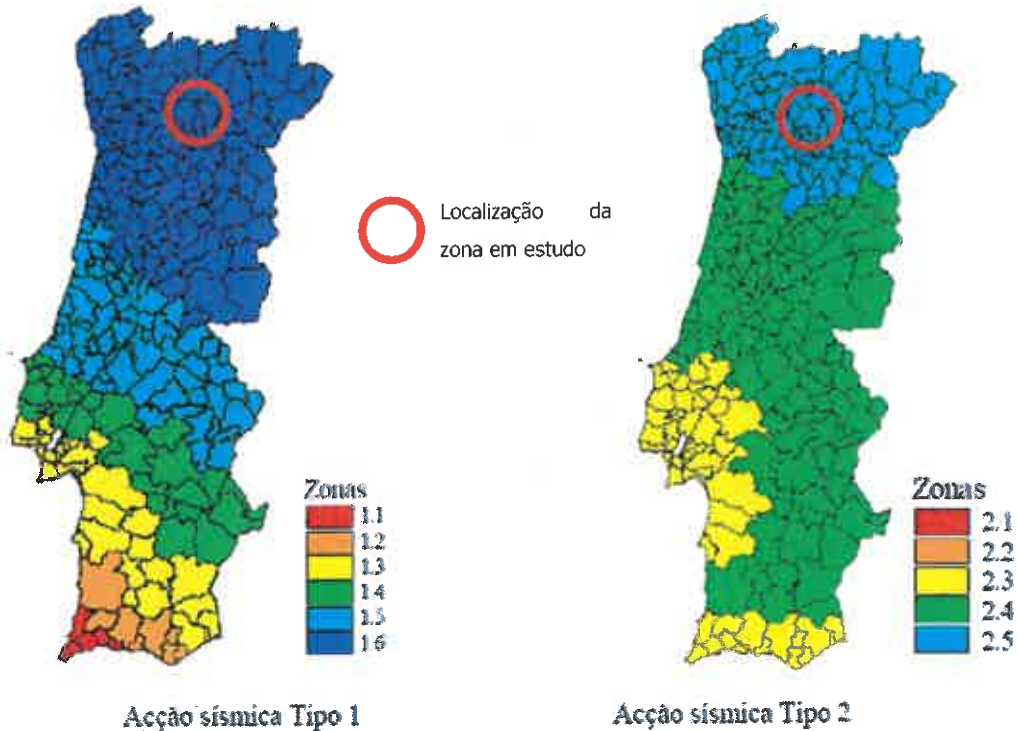
A norma NP EN 1998-1, ou seja, o Eurocódigo 8 (doravante designado como EC8), prevê dois cenários de geração de sismos que podem afetar Portugal:

- Um cenário designado de "afastado" referente em geral aos sismos com epicentro na região Atlântica e que corresponde à Ação sísmica Tipo 1;
- Um cenário designado de "próximo" referente em geral aos sismos com epicentro no território Continental e que corresponde à Ação sísmica Tipo 2.

Nota: Esta situação também se encontra contemplada no Regulamento de Segurança e Ações para Estruturas de Edifícios e Pontes (RSA) que inclui os referidos dois tipos de ações sísmicas, mas as designações estão trocadas, ou seja, a ação sísmica do Tipo 1 presente no EC8 corresponde à ação sísmica do Tipo 2 no RSA e vice-versa.

O Anexo Nacional do EC8 procede à divisão do território nacional em zonas sísmicas, estabelecidas em termos da aceleração máxima de Projeto de referência (agR) em rocha. A segurança das estruturas deve ser verificada segundo dois cenários distintos de ação sísmica, que representam um sismo afastado (AS Tipo 1 – interplacas) e um sismo próximo (AS Tipo 2 – intraplacas) cujo zonamento do território a considerar, em função do tipo de ação sísmica, é o ilustrado na figura seguinte.

*Handwritten signature*



**Figura 5 – Zonamento sísmico para Portugal Continental por concelhos para a Acção sísmica Tipo 1 (à esquerda) e Acção sísmica Tipo 2 (à direita). (Fonte: NP EN 1998-1:2010).**

De acordo com a figura anterior, no que respeita à sismicidade, de acordo com o Anexo Nacional da Parte 1 da NP EN 1998-1 (2010) – “Projeto de Estruturas para Resistência aos Sismos”, verifica-se que a zona em estudo para a ação sísmica do tipo 1 situa-se na zona 1,6 e para a ação sísmica tipo 2 na zona 2,5. De acordo, com a informação constante no quadro 1, verifica-se que as mesmas correspondem a acelerações máximas de referência  $agR$  de 0,35 e 0,8  $m/s^2$  respetivamente para a ação sísmica tipo 1 e tipo 2.

**Quadro 1- Valores de referência da aceleração máxima à superfície,  $a_{gR}$  ( $m/s^2$ ), nas várias zonas sísmicas de Portugal (Anexo Nacional, NP EN 1998-1:2010).**

Acção sísmica Tipo 1		Acção sísmica Tipo 2	
Zona Sísmica	$a_{gR}$ ( $m/s^2$ )	Zona Sísmica	$a_{gR}$ ( $m/s^2$ )
1.1	2,5	2.1	2,5
1.2	2,0	2.2	2,0
1.3	1,5	2.3	1,7
1.4	1,0	2.4	1,1
1.5	0,6	2.5	0,8
1.6	0,35	–	–

O coeficiente sísmico calcula-se através do estabelecido na NP EN 1998-5 (2010) – Cláusula 7.3.2.2:

$$k_h = \alpha \frac{S}{r}$$

$$k_v = \pm 0,5k_h \quad \text{se } a_{vg}/a_g \text{ for maior que } 0,6$$

$$k_v = \pm 0,33k_h \quad \text{nos outros casos}$$

Em Portugal, para definição dos espectros de resposta elásticos verticais, para a Ação Sísmica Tipo 1 e para a Ação Sísmica Tipo 2 devem adotar-se os valores do quadro seguinte de acordo com o Anexo Nacional da NP EN 1998-1 (2010) – Cláusula NA.2.3. g) NA-3.2.2.2(1)P:

**Quadro 2 – Valores dos parâmetros definidores dos espectros de resposta elásticos verticais (quadro NA-3.4 - NP EN 1998-1:2010).**

Acção sísmica	$a_{vg}/a_g$	$T_B$ (s)	$T_C$ (s)	$T_D$ (s)
Tipo 1	0,75	0,05	0,25	1,0
Tipo 2	0,95	0,05	0,15	1,0

Para a análise de estabilidade dinâmica existirá a necessidade de considerar um coeficiente de aceleração sísmica horizontal ( $k_h$ ) e vertical ( $k_v$ ), sendo esta última definida como metade da horizontal ( $k_v = \pm 0,5 \cdot k_h$ ). Para aferir o valor a considerar para a aceleração horizontal recorreu-





se à norma NP EN 1998-1:2010 – Eurocódigo 8 (EC8), bem como o respetivo Anexo Nacional.

O coeficiente  $\alpha$  é obtido através da expressão  $\alpha_{gR}/g$ , onde  $\alpha_{gR}$  é fornecido pelo quadro 2. Assim temos:

$$\text{Ação sísmica tipo 1: } \alpha = 0,35/9,8 \text{ m/s}^2 = 0,036 \text{ m/s}^2$$

$$\text{Ação sísmica tipo 2: } \alpha = 0,8/9,8 \text{ m/s}^2 = 0,082 \text{ m/s}^2$$

De acordo com a NP EN 1998-1 (2010), considerou-se, no presente caso, um terreno do tipo A, conforme quadro seguinte:

**Quadro 3 – Tipos de terreno tendo em conta a influência das condições locais do terreno na ação sísmica (quadro 3.1 - NP EN 1998-1:2010).**

Tipo de terreno	Descrição do perfil estratigráfico	Parâmetros		
		$v_{s,30}$ (m/s)	$N_{SPT}$ (pencadas/30 cm)	$c_u$ (kPa)
A	Rocha ou outra formação geológica de tipo rochoso, que inclua, no máximo, 5 m de material mais fraco à superfície	> 800	-	-
B	Depósitos de areia muito compacta, de seixo (cascalho) ou de argila muito rijas, com uma espessura de, pelo menos, várias dezenas de metros, caracterizados por um aumento gradual das propriedades mecânicas com a profundidade	360 – 800	> 50	> 250
C	Depósitos profundos de areia compacta ou medianamente compacta, de seixo (cascalho) ou de argila rija com uma espessura entre várias dezenas e muitas centenas de metros	180 – 360	15 - 50	70 - 250
D	Depósitos de solos não coesivos de compactidade baixa a média (com ou sem alguns estratos de solos coesivos moles), ou de solos predominantemente coesivos de consistência mole a dura	< 180	< 15	< 70
E	Perfil de solo com um estrato aluvionar superficial com valores de $v_s$ do tipo C ou D e uma espessura entre cerca de 5 m e 20 m, situado sobre um estrato mais rígido com $v_s > 800$ m/s			
$S_1$	Depósitos constituídos ou contendo um estrato com pelo menos 10 m de espessura de argilas ou siltes moles com um elevado índice de plasticidade ( $PI > 40$ ) e um elevado teor de água	< 100 (indicativo)	-	10 - 20
$S_2$	Depósitos de solos com potencial de liquefação, de argilas sensíveis ou qualquer outro perfil de terreno não incluído nos tipos A – E ou $S_1$			

Deste modo, com base no Anexo Nacional da NP EN 1998-1 (2010), o valor do parâmetro definidor do espectro de resposta elástico para as Ações Sísmicas Tipo 1 e 2,  $S_{máx}$ , será igual 1,0, conforme os quadros seguintes.

**Quadro 4 – Valores dos parâmetros definidores do espectro de resposta elástico para a Ação Sísmica Tipo 1 (quadro 3.2 - NP EN 1998-1:2010).**

Tipo de terreno	$S_{max}$	$T_B$ (s)	$T_C$ (s)	$T_D$ (s)
A	1,0	0,1	0,6	2,0
B	1,35	0,1	0,6	2,0
C	1,6	0,1	0,6	2,0
D	2,0	0,1	0,8	2,0
E	1,8	0,1	0,6	2,0

**Quadro 5 – Valores dos parâmetros definidores do espectro de resposta elástico para a Ação Sísmica Tipo 2 (quadro 3.3 - NP EN 1998-1:2010).**

Tipo de terreno	$S_{max}$	$T_B$ (s)	$T_C$ (s)	$T_D$ (s)
A	1,0	0,1	0,25	2,0
B	1,35	0,1	0,25	2,0
C	1,6	0,1	0,25	2,0
D	2,0	0,1	0,3	2,0
E	1,8	0,1	0,25	2,0

Assim, no EC8 é introduzido o conceito de Classes de Importância das construções através da inclusão de um coeficiente ( $\gamma_I$ ) variável em função da classe de importância da construção. De acordo com a cláusula 4.2.5 da NP EN 1998-1 (2010), atendendo à magnitude das consequências de um eventual colapso, o talude de escavação em estudo deverá ser classificado de Classe de Importância IV, como edifício ou estrutura cuja resistência sísmica é de importância vital tendo em vista as consequências económicas, sociais ou ambientais de acordo com o quadro seguinte.

**Quadro 6 – Classes de importância de edifícios (NP EN 1998-1:2010 – Anexo B).**

Classe de importância	Edifícios
I	Edifícios de importância menor para a segurança pública, como por exemplo edifícios agrícolas, etc.
II	Edifícios correntes, não pertencentes às outras categorias.
III	Edifícios cuja resistência sísmica é importante tendo em vista as consequências associadas ao colapso, como por exemplo escolas, salas de reunião, instituições culturais, etc.
IV	Edifícios cuja integridade em caso de sismo é de importância vital para a protecção civil, como por exemplo hospitais, quartéis de bombeiros, centrais eléctricas, etc.

*NOTA: As classes de importância I, II e III ou IV correspondem aproximadamente às classes de consequência CC1, CC2 e CC3, respectivamente, definidas na EN 1990:2002, Anexo B.*

Deste modo, e de acordo com o quadro seguinte, para um edifício da Classe de Importância IV, deverão ser aplicados os seguintes coeficientes de importância ( $\gamma_i$ ):

- Acção sísmica tipo 1:  $\gamma_i = 1,95$
- Acção sísmica tipo 2 (Continente):  $\gamma_i = 1,50$

**Quadro 7 – Coeficientes de importância ( $\gamma_i$ ) a considerar (NP EN 1998-1:2010).**

Classe de Importância	Acção sísmica Tipo 1	Acção sísmica Tipo 2	
		Continente	Açores
I	0,65	0,75	0,85
II	1,00	1,00	1,00
III	1,45	1,25	1,15
IV	1,95	1,50	1,35

Em Portugal, para a definição dos espectros de resposta elásticos e segundo o Anexo Nacional da NP EN 1998-1 (2010) – Cláusula NA.2.3. f) NA-3.2.2.2(2)P, o valor do coeficiente S deve ser determinado através de:

$$\begin{aligned} \text{para } a_g \leq 1 \text{ m/s}^2 & \quad S = S_{\max} \\ \text{para } 1 \text{ m/s}^2 < a_g < 4 \text{ m/s}^2 & \quad S = S_{\max} - \frac{S_{\max} - 1}{3} (a_g - 1) \\ \text{para } a_g \geq 4 \text{ m/s}^2 & \quad S = 1,0 \end{aligned}$$

Assim sendo, temos os seguintes valores do coeficiente S:

- Ação sísmica tipo 1:  $1 \text{ m/s}^2 < a_g < 4 \text{ m/s}^2 \rightarrow S = 1,0 - [(1,0-1)*(0,35-1)/3] = 1,0 \text{ m/s}^2$
- Ação sísmica tipo 2:  $1 \text{ m/s}^2 < a_g < 4 \text{ m/s}^2 \rightarrow S = 1,0 - [(1,0-1)*(0,082-1)/3] = 0,97 \text{ m/s}^2$

Assim, temos que para a área em estudo, localizada no concelho de Vila Real (zona sísmica 1,6 e 2,5, para o sismo afastado e próximo, respetivamente), os valores da aceleração sísmica de referência a considerar são os seguintes:

- Ação sísmica tipo 1:  $a_g = \gamma_1 \times S \times a_{gr} = 1,95 \times 1,0 \times 0,35 \text{ m/s}^2 = 0,68 \text{ m/s}^2$
- Ação sísmica tipo 2:  $a_g = \gamma_1 \times S \times a_{gr} = 1,50 \times 0,97 \times 0,8 \text{ m/s}^2 = 1,16 \text{ m/s}^2$

O valor do coeficiente sísmico horizontal toma então os seguintes valores:

- Ação sísmica tipo 1:  $k_{h1} = \alpha \times (S/r) = 0,036 \times (1/1) = 0,036$
- Ação sísmica tipo 2:  $k_{h2} = \alpha \times (S/r) = 0,082 \times (1/1) = 0,082$

Em relação ao valor do coeficiente sísmico vertical, o mesmo toma então os seguintes valores:

- Ação sísmica tipo 1:  $k_{v1} = \pm 0,5 \times k_{h1} = \pm 0,5 \times 0,036 = \pm 0,018$
- Ação sísmica tipo 2:  $k_{v2} = \pm 0,5 \times k_{h2} = \pm 0,5 \times 0,082 = \pm 0,041$

### **3-Reconhecimento de Superfície e descrição da situação existente**

#### **3.1-Considerações gerais**

De modo a avaliar o estado atual do talude interessado, procedeu-se, ao reconhecimento de superfície. O reconhecimento do talude envolveu a identificação e caracterização da litologia existente e a avaliação do estado de alteração e de fracturação do maciço rochoso, segundo os critérios propostos pela *International Society for Rock Mechanics (I.S.M.R.)*, conforme os quadros seguintes:

**Quadro 8 - Estado de alteração de maciço rochoso (I.S.R.M. 1981)**

Símbolos		Designações	Descrição
W1	W1-2	São	Sem quaisquer sinais de alteração
W2	(*)	Pouco alterado	Sinais de alteração, apenas nas imediações das descontinuidades
W3		Medianamente alterado	Alteração visível em todo o maciço rochoso, mas não é friável
W4	W4-5	Muito alterado	Alteração visível em todo o maciço e a rocha é parcialmente friável
W5	(*)	Decomposto	Maciço apresenta-se completamente friável, praticamente com comportamento de solo

(\*) – Classificação simplificada

**Quadro 9 - Estados de fracturação (espaçamento entre fraturas) - (I.S.R.M. 1981)**

Símbolos		Intervalos (cm)	Descrição	
F1	F1-2	>200	Muito afastadas	Afastadas
F2	(*)	60 – 200	Afastadas	
F3		20 – 60	Medianamente afastadas	
F4	F4-5	6 – 20	Próximas	Próximas
F5	(*)	<6	Muito próximas	

(\*) – Classificação simplificada

De modo a realizar uma avaliação expedita da resistência dos materiais constituintes do talude, recorreu-se à utilização de martelo de geólogo, conforme proposto pelo I.S.M.R., no quadro 5, para obtenção do parâmetro R.

**Quadro 10 - Resistência do maciço rochoso (I.S.R.M 1981)**

Símbolos	RCU (MPa)	Descrição
R0	0,25 – 1	Extremamente mole – Pode marcar-se com a unha.
R1	1,0 – 5,0	Muito mole – A rocha desintegra-se ao golpear com a ponta do martelo
R2	5,0 – 25 MPa	Mole – Produzem-se ligeiras marcas ao golpear com a ponta do martelo
R3	25 – 50 MPa	Moderadamente dura – Com um golpe forte do martelo pode fraturar-se
R4	50 – 100 MPa	Dura – Requer mais do que um golpe do martelo para se fraturar
R5	100 – 250 MPa	Muito Dura – Requer muitos golpes com o martelo para se fraturar
R6	> 250 MPa	Extremamente Dura – Ao golpear com o martelo apenas se soltam lascas

Esta avaliação dos parâmetros geológico-geotécnicos e geomecânicos de acordo com o proposto pelo I.S.R.M. permitiu a realização de uma estação geomecânica, a qual consistiu num levantamento geológico-geotécnico para o estudo do estado da compartimentação do maciço e da sua qualidade geomecânica. No presente Projeto, foi realizada uma estação geomecânica, no afloramento rochoso do talude de escavação para caracterização das descontinuidades ocorrentes.

### 3.2-Descrição da situação existente

No dia 13 de dezembro de 2022, registou-se na Avenida Aureliano Barrigas, em Vila Real, a ocorrência de um escorregamento de blocos rochosos talude de escavação (ver fotos seguintes), formando uma cicatriz em cunha no respetivo talude de escavação, tendo a Câmara Municipal de Vila Real promovido, a título preventivo, a interdição da via direita e do passeio, à circulação de viaturas e pessoas respetivamente.

Nas fotografias seguintes apresentam-se os pontos mais relevantes constatados durante a visita técnica efetuada a 22 de dezembro de 2022.



*Handwritten signature in blue ink.*



**Fotografia 1 – Vista geral da cicatriz da cunha de escorregamento do talude de escavação que afetou toda a altura do talude (Geovia, 22 de dezembro de 2022).**



**Fotografia 2 – Idem, com pormenor de bloco rochoso suspenso no topo da cicatriz de escorregamento, suportado por outro bloco rochoso (Geovia, 22 de dezembro de 2022).**



**Fotografia 3 – Pormenor de bloco rochoso suspenso, no topo do talude de escavação, suportado por uma raiz de pinheiro (Geovia, 22 de dezembro de 2022).**



**Fotografia 4 – Proliferação de raízes pelo interior de discontinuidades do maciço rochoso do talude de escavação (Geovia, 22 de dezembro de 2022)**





**Fotografia 5 – Vista geral da interdição da via direita à circulação de viaturas e da interdição do passeio à circulação de pessoas – (Geovia, 22 de dezembro de 2022)**



**Fotografia 6 – Vista geral do topo do talude de escavação no local do escorregamento – acesso facultado gentilmente pelo proprietário do terreno com o apoio da CMVR – (Geovia, 22 de dezembro de 2022).**



**Fotografia 7 – Evidências de percolação de água patentes em vários locais na face do talude de escavação (Geovia, 22 de dezembro de 2022)**

Da visita efetuada constataram-se as seguintes situações:

- Maciço rochoso superficialmente descomprimido com abertura, por vezes centimétrica, das paredes das discontinuidades, potenciado pela rede de raízes das várias espécies arbustivas, que penetram em muitas das discontinuidades da face do talude de escavação;
- Presença de várias cicatrizes antigas relativos a escorregamentos ocorridos no talude de escavação;
- Ocorrência de blocos soltos apoiados por outros blocos rochosos ou por raízes de árvores que os sustentam em equilíbrio limite;
- Percolação de água (gotejo contínuo persistente) através de diversas discontinuidades, na face do talude de escavação, mesmo após o interregno de 2 dias após um período de chuvas intenso;
- Ausência de órgãos de drenagem associados ao talude de escavação, nomeadamente valeta de crista, descida de talude, etc.).

Após o escorregamento de 13 de dezembro de 2022 foi efetuado o corte de árvores e arbustos de maior porte que se situavam na crista do talude de escavação (propriedade privada), bem como a execução de valeta de crista não revestida no talude de escavação.

### 3.3- Caracterização geológico-geotécnica

O maciço rochoso do talude de escavação patenteia um estado de alteração W3 (medianamente alterado). Em relação ao estado de fraturação, verifica-se que o maciço rochoso do talude de escavação apresenta famílias de descontinuidades medianamente afastadas (F3) a afastadas (F2).

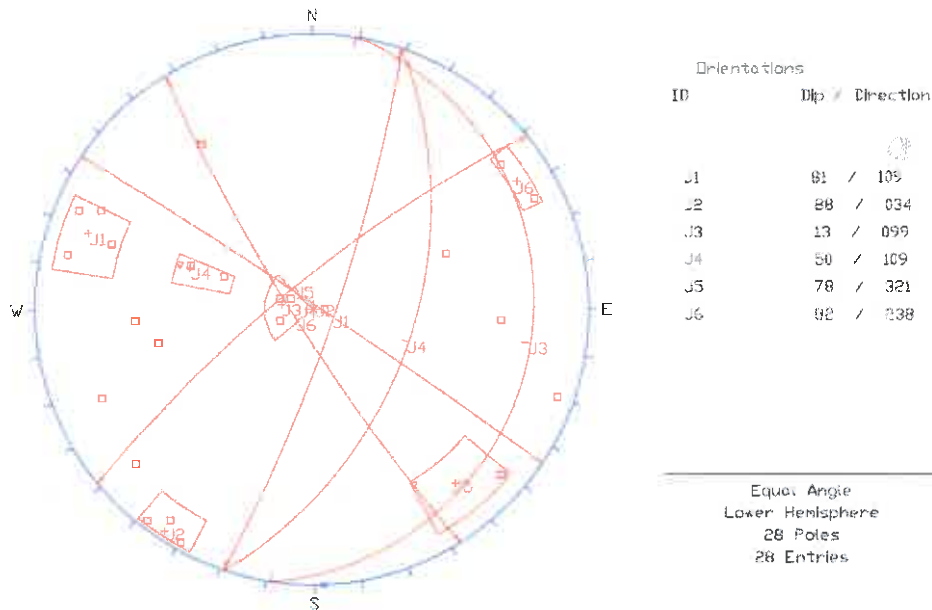
Ao nível da resistência do maciço rochoso, verificou-se de forma expedita, que o mesmo classifica-se na generalidade com R4 (duro – requer mais do que um golpe do martelo para se fraturar), apresentando-se pontualmente como R3 (moderadamente duro – com golpe do martelo pode fraturar-se).

Para o talude de escavação em estudo, foram identificadas as famílias principais de descontinuidades. No quadro seguinte apresenta-se a sua designação, inclinação e direção da inclinação.

**Quadro 11 – Famílias de descontinuidades identificadas com base na análise estatística dos dados geométricos obtidos no reconhecimento de superfície**

Tipo de descontinuidade identificada	Designação da família	Número de diáclases identificadas	Orientação	Inclinação / Azimute
Diaclase	J1	4	N19°E81°E	81° / 109°
Diaclase	J2	3	N02°W34°E	88° / 34°
Diaclase	J3	3	N09°E13°E	13° / 99°
Diaclase	J4	4	N19°E50°E	50° / 109°
Diaclase	J5	3	N51°E78°W	78° / 321°
Diaclase	J6	2	N32°W82°W	82° / 238°
Diaclase	Aleatórias	8	Várias	Várias

Na figura seguinte encontra-se a representação da rede estereográfica, polos e respetivas famílias das descontinuidades identificadas no talude de estudo, agrupadas nas famílias identificadas no quadro anterior.



**Figura 6 – Polos e famílias identificadas de discontinuidades que afetam o talude de escavação em estudos.**

### 3.4-Análise geomecânica do maciço rochoso

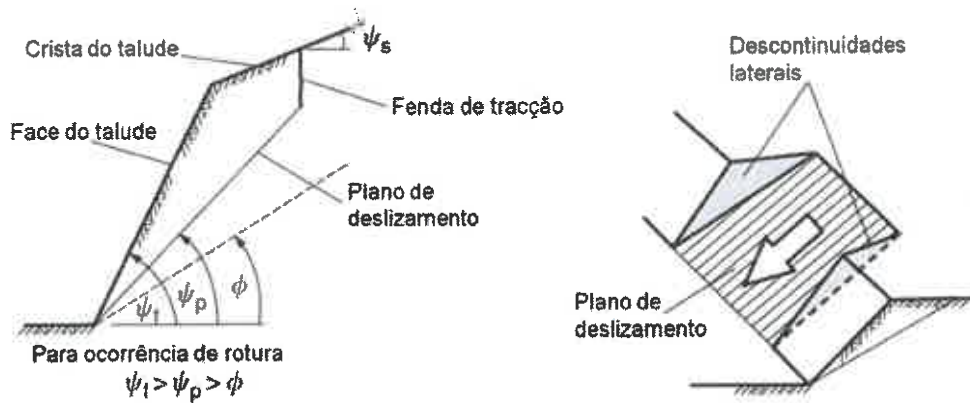
Durante o reconhecimento de superfície procurou-se identificar, no maciço rochoso do talude de escavação, os planos de fracturação ou diaclasamento que poderiam condicionar a estabilidade do talude.

A queda de blocos e as evidências de escorregamentos no talude constituem os indicadores que permitem avaliar, mais diretamente, a ocorrência de instabilizações no mesmo. Deste modo, para uma análise de estabilidade expedita em taludes rochosos é essencial verificar o potencial dos vários mecanismos de rotura em taludes rochosos, que ocorrem devido à presença de discontinuidades com orientações desfavoráveis.

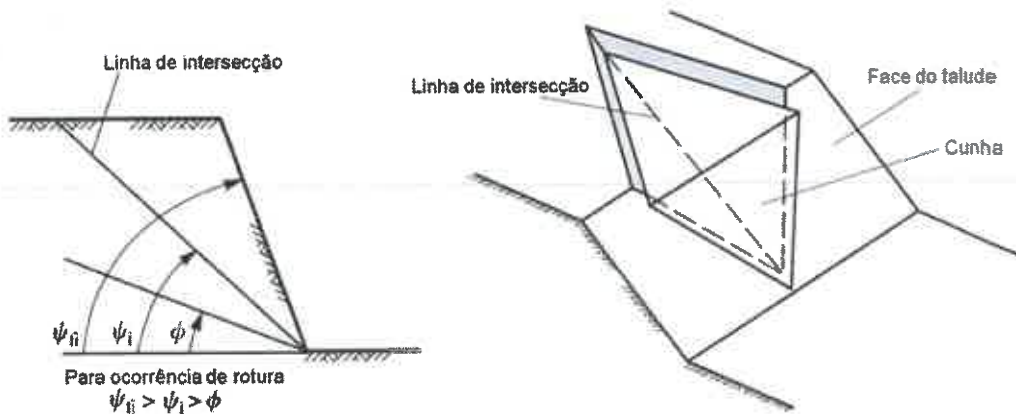
Deve-se notar que os principais mecanismos de rotura em taludes rochosos são:

- Rotura planar;
- Rotura por cunha;
- Rotura por tombamento.

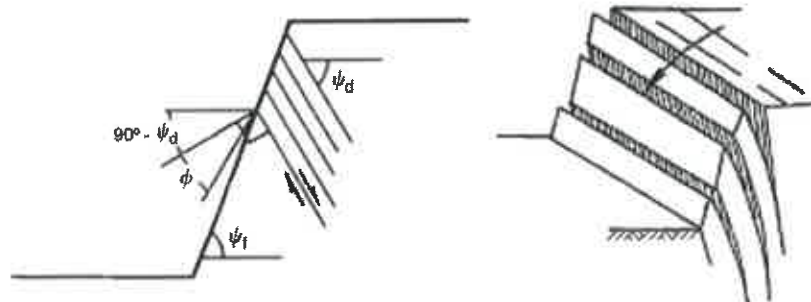
Nas figuras seguintes é possível observar estes três mecanismos de rotura, bem como as suas características.



**Figura 7 – Mecanismo de rotura planar (plane): secção transversal e descontinuidades principais [Hoek & Bray, 1981].**



**Figura 8 - Mecanismo de rotura por cunha (wedge): secção transversal e linha de intersecção de descontinuidades principais [Hoek & Bray, 1981].**



**Figura 9 - Mecanismo de rotura por tombamento (toppling): secção transversal e descontinuidades principais [Hoek & Bray, 1981].**

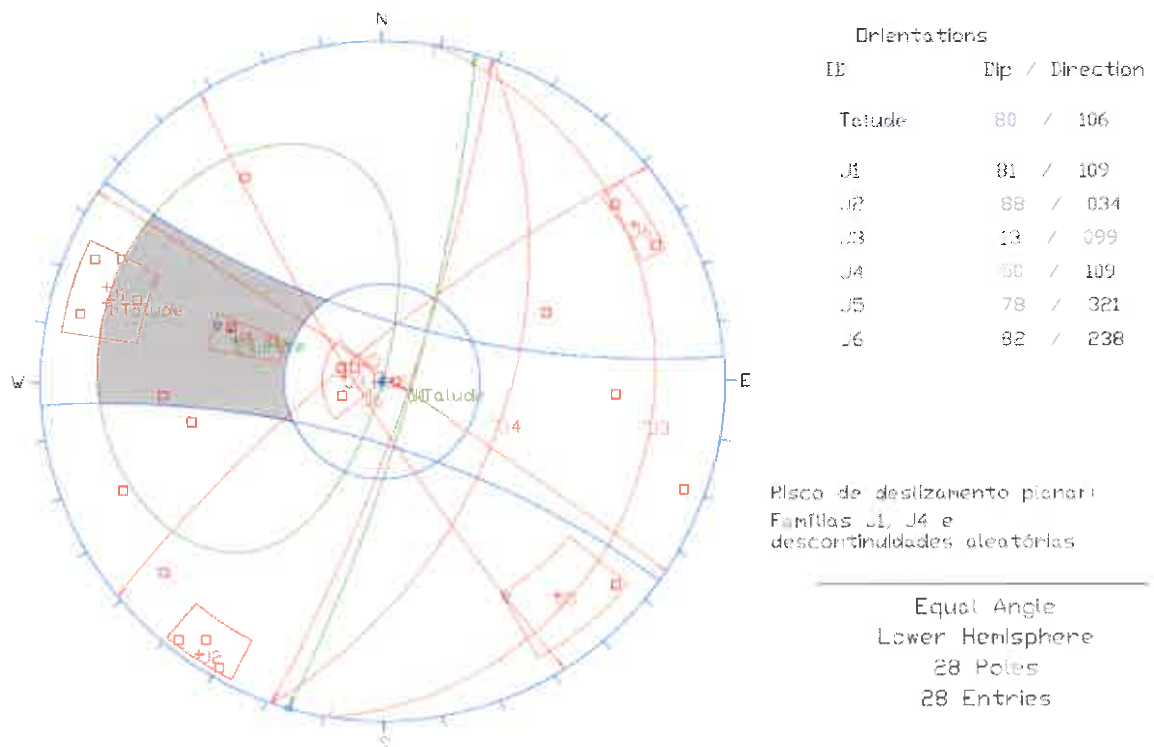


Face ao exposto, foi realizada uma análise com recurso ao programa DIPS, desenvolvido pela Rocscience, de modo a realizar um tratamento estatístico dos dados das descontinuidades e identificação preliminar de situações potenciais de instabilidade estrutural de maciços rochosos. Para a análise considerou-se um ângulo de atrito da superfície das descontinuidades de  $32^\circ$ , idêntico para todas elas. O talude em estudo apresenta uma direção  $N16^\circ E$  e uma inclinação de  $80^\circ E$ .

### Deslizamento planar

A ocorrência de deslizamento planar está associada a descontinuidades que mergulhem a favor do talude e com direção subparalela com uma tolerância de  $\pm 20^\circ$ , cumprindo a condição na qual o ângulo da inclinação do talude seja maior que o da descontinuidade e este por sua vez maior que o ângulo de atrito da superfície da descontinuidade ( $\beta_{\text{talude}} > \beta_{\text{interceção}} > \phi_{\text{descontinuidade}}$ ).

Na figura seguinte, encontra-se representado a cinzento a zona de risco associada ao escorregamento planar. Se o polo de uma descontinuidade se situar nessa zona haverá a possibilidade de correr o deslizamento de um bloco ao longo do plano dessa descontinuidade.



**Figura 10 - Análise ao escorregamento planar no talude de escavação.**

Como se pode observar na figura anterior, poderão verificar-se escorregamentos planares ao longo de descontinuidades pertencentes às famílias J1, J4 e também a descontinuidades não associadas a uma das seis principais famílias identificadas. Tal fenómeno poderá ocorrer, com elevada probabilidade, ao longo das famílias mencionadas e em todas as descontinuidades cujos polos se situem no interior da área sombreada patente na Figura 10.

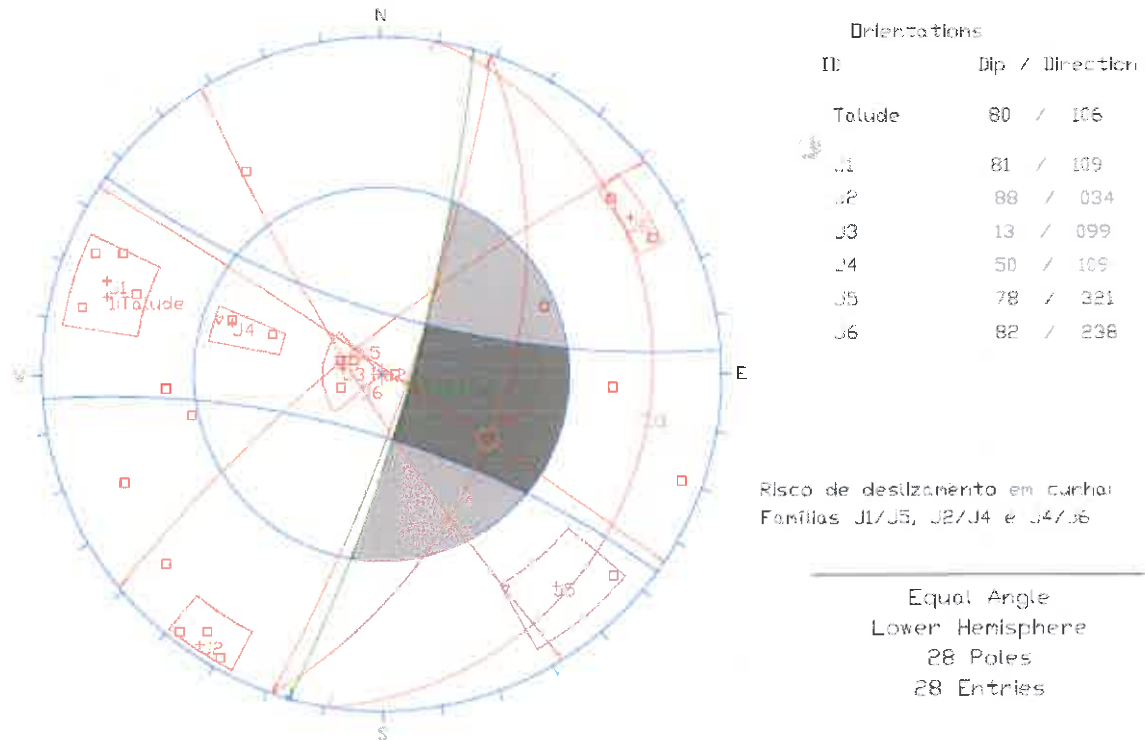
#### Deslizamento em cunha / Teste de Markland

De acordo com os levantamentos efetuados é possível a formação de cunhas entre os planos das famílias de diaclases.

O deslizamento em cunha será possível ao longo da linha de intersecção de dois planos de descontinuidades se a inclinação desta linha for inferior à do plano do talude ( $\beta_{\text{talude}} > \beta_{\text{intersecção}} > \varphi$ ). Assim, para que ocorra deslizamento de uma cunha, o ponto de intersecção dos dois planos terá que se situar dentro da zona com sombreado.

A mesma análise ao deslizamento em cunha pode também ser realizada através do teste de Markland que permite em qualquer caso verificar se o deslizamento é efetivamente em cunha ou planar. Neste teste, caso o ponto de intersecção de dois traços ciclográficos se localize em qualquer uma das zonas a sombreado, existe o risco de deslizamento em cunha. A direção da reta de intersecção deve estar entre as das retas de maior declive dos dois planos para que exista possibilidade de deslizamento cunha, caso contrário, o deslizamento poderá ser planar.

Os resultados obtidos através do teste de Markland encontram-se sintetizados na figura seguinte.



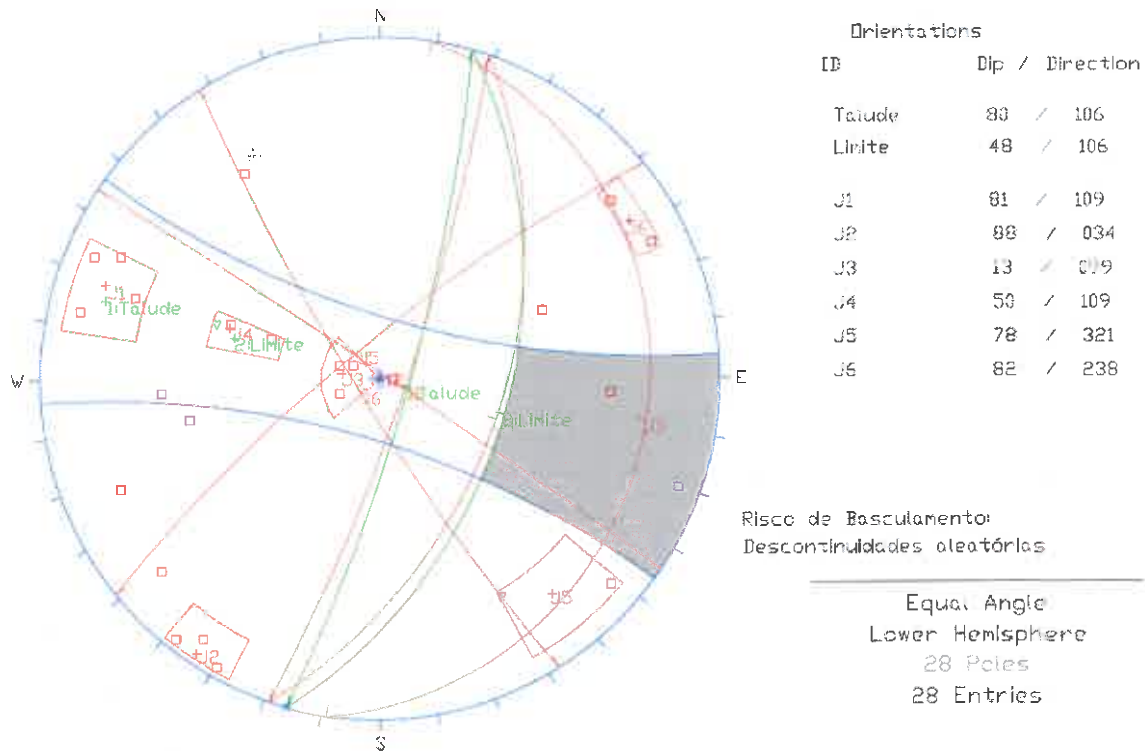
**Figura 11 - Análise ao escorregamento de cunhas no talude de escavação.**

Foram analisadas todas as famílias de descontinuidades em conjunto e foi verificado através do teste de Markland que existe potencial para a formação de cunhas pela interseção entre as famílias J1/J5, J2/J4 e J4/J6 (destacando-se o último par). As cunhas identificadas foram objeto de análise mais aprofundada, com recurso ao *software* SWEDGE (produzido pela Rocscience), sendo esta apresentada no capítulo 4.6.1-

#### Basculamento de estratos/blocos

O risco de basculamento de estratos/blocos existe quando uma descontinuidade com direção subparalela ao talude, com uma tolerância de +/- 20°, estiver inclinada em sentido contrário ao mesmo, de tal modo que a inclinação da descontinuidade seja superior a  $(90^\circ - \beta_{\text{talude}} + \Phi_{\text{descontinuidade}})$ . Assim considera-se possibilidade para ocorrer este fenómeno quando o polo de uma família de descontinuidades se localizar dentro da área sombreada.





**Figura 12 - Análise ao basculamento de estratos/blocos no talude de escavação.**

Pela análise da figura anterior, constata-se que o potencial para a ocorrência de instabilizações por "toppling" é provável mas pouco significativo, podendo estas ocorrer em associação com descontinuidades aleatórias. Na figura anterior é visível a presença dos polos de duas descontinuidades no interior da área sombreada, sendo que estas não estão associadas a nenhuma das seis famílias identificadas. As duas famílias mencionadas têm as atitudes N3°E70°W e N20°E85°W

No Quadro 12 apresenta-se uma síntese dos resultados obtidos sendo que, de acordo com os quais, comprova-se a necessidade de implementar uma solução de contenção/estabilização do talude em estudo.

**Quadro 12 – Resumo dos resultados obtidos na análise geomecânica efetuada.**

Altura máxima do talude (m)	Inclinação (Dip)	Azimute da inclinação (Dip direction)	Deslizamento planar	Deslizamento em Cunha	Toppling
15,5	80°	106°	Descontinuidades aleatórias: Muito provável	J2/J4 e J4/J6: muito provável J1/J5: pouco provável	Descontinuidades aleatórias: Provável

Dadas as características litológicas do talude interessado e os tipos de instabilização que se poderão desenvolver, considera-se aplicável uma solução de estabilização do tipo rede metálica associada a pregagens sistemáticas.

#### 4-Soluções de Estabilização Preconizadas

##### 4.1-Princípios Gerais de Conceção

No âmbito do presente Projeto de Execução, e tendo por base os elementos facultados pela Câmara Municipal de Vila Real, o reconhecimento de superfície e a avaliação da situação existente, a qual foi efetuada em capítulos anteriores, é apresentada de seguida a solução que visa reabilitar, reforçar e garantir, a longo prazo, a estabilidade do talude de escavação na Avenida Aureliano Barrigas no centro da cidade de Vila Real.

As soluções seguidamente apresentadas foram preconizadas considerando a existência das seguintes situações relevantes:

- Altura do talude (medida na vertical) - Esta dimensão está relacionada com a energia potencial de um volume de terras e portanto quanto maior for a altura do talude maior será o risco envolvido no deslizamento desse volume;
- Probabilidade do material em escorregamento atingir um veículo em função da extensão do talude – A probabilidade de um possível deslizamento de terras atingir veículos que circulam na via está associada à extensão do talude. Quanto mais extenso for o talude de escavação mais tempo permanecerá o veículo a circular nessa zona e portanto maior será

- o grau de risco associado;
- Presença de água no talude – A água é um elemento desfavorável à estabilidade do talude de escavação. A percolação interna e a sua acumulação no topo do talude de escavação geram pressões, potenciadas pelos ciclos de gelo/degelo da água no interior do maciço, que muitas vezes são a principal causa das instabilidades ocorridas, provocando a degradação das características resistentes do maciço.

A solução de estabilização apresentada neste capítulo foi elaborada tendo em consideração as observações e análises efetuadas no reconhecimento de superfície, as características dos materiais existentes e as características da via onde se insere o talude a intervir. A solução preconizada, para além da função preventiva e estabilizadora, procuraram respeitar também os seguintes pressupostos:

- Garantir a menor interferência possível com as zonas adjacentes;
- Procurar garantir facilidade e rapidez de execução;
- Manutenção da exploração de pelo menos uma das vias da estrada em cada sentido do tráfego;
- Definir soluções com o menor custo associado possível.

A solução preconizada compreende medidas para prevenção da potencial queda de blocos ao longo do talude, nomeadamente nas zonas onde o granito se encontra muito fraturado, e medidas ativas para consolidação do talude em zonas do maciço granítico com planos de descontinuidades desfavoráveis.

Considera-se como fundamental o acompanhamento dos trabalhos por um técnico com experiência e formação em geologia e geotecnia de modo a que, quando justificável, a solução proposta e constante desta memória, possa ser devidamente adaptada aos condicionamentos impostos pelas condições geológicas *in situ*.

As especificações dos materiais encontram-se descritas no Capítulo 8 – Materiais, da presente memória descritiva.

De seguida, abordam-se os principais aspetos associados à conceção da solução a aplicar no talude, devendo ser confirmada *in situ* a localização exata de cada pormenor da solução

apresentadas. Assim, após o transporte e montagem do estaleiro em local apropriado, pode-se dar início à execução dos trabalhos.

#### **4.2-Trabalhos Preparatórios**

Consideram-se trabalhos preparatórios neste projeto a limpeza e desmatção da face do talude, incluindo remoção de resíduos e abate de árvores de qualquer porte. Deverá ser estritamente respeitada a legislação em vigor no que se refere às espécies de árvores a abater.

Os trabalhos preparatórios de limpeza e desmatção devem ser feitos em toda a área indicada e apresentada nas peças desenhadas do Projeto, com principal incidência nas zonas de aplicação de redes metálicas, por forma a eliminar possíveis interferências com a materialização do Projeto.

Os trabalhos, para além da limpeza de terreno, deverão incluir o corte de material aéreo (arvoredo), recheia, estilhaçamento e transporte de estilha para destino final ambientalmente adequado. Inclui-se ainda o corte e abate de árvores de grande porte, sem corte de raízes, que ocorram ao longo do talude, em particular nos locais que possam constituir interferência com a materialização do Projeto nomeadamente a instalação de redes metálicas.

Este trabalho inclui a remoção do remanescente do corte de árvores, o armazenamento separado e convenientemente dos resíduos de acordo com a sua tipologia, e o transporte e colocação de materiais em vazadouro adequado previamente aprovado/licenciado pela Câmara Municipal de Vila Real.

#### **4.3-Remoção controlada de blocos rochosos**

A remoção controlada de blocos rochosos soltos ou em risco de queda é preconizada com base no reconhecimento superficial realizado durante a visita de reconhecimento ao local, na qual foram observados, blocos de pequena a grande dimensão em condições de estabilidade que se consideraram críticas, ainda que em alguns casos as condições *in situ* não sejam muito claras pelo reduzido alcance de visualização.



**Fotografia 8 – Bloco rochoso solto em condições de equilíbrio instável.**

A remoção controlada de blocos rochosos torna-se necessária devido a diferentes fatores, associados ou não, nomeadamente:

- a. Proximidade à via;
- b. Localização maioritariamente no topo do talude de escavação, permitindo o ganho de energia cinética;
- c. Inclinação subvertical do maciço onde se encontram os blocos soltos;
- d. Degradação das condições locais de atrito na base dos blocos, devido às intempéries.

Os materiais remanescentes da remoção de blocos deverão ser transportados para local adequado previamente aprovado/licenciado pela Câmara Municipal de Vila Real e no cumprimento do especificado na regulamentação legal aplicável.

A localização da remoção dos blocos rochosos deverá ser verificada em Fase de Obra, sendo que este trabalho exige a aprovação prévia da Fiscalização, sem a qual não deverão ser considerados para efeitos de medição.

A remoção controlada de blocos rochosos deverá obedecer ao seguinte faseamento:

1. Execução dos trabalhos preparatórios, nomeadamente:
  - a) As operações relacionadas com a supressão/desvio/corte de tráfego, bem como a colocação da respetiva sinalização temporária associada;

- b) Preparação da frente de trabalho e observação dos preceitos de segurança inerentes aos trabalhos, nomeadamente a colocação de linhas de vida;
  - c) Execução de plataforma de trabalhos estável, sendo que o acesso ao talude deverá ser executado com recurso a meio elevatório adequado. Salienta-se que os equipamentos a motor deverão efetuar os trabalhos a partir de acessos/plataformas que permitam executar os trabalhos em segurança.
2. Remoção controlada dos blocos rochosos que indiciem iminente instabilização;
  3. Proceder à limpeza de todos os resíduos resultantes das tarefas executadas;
  4. Reparação/reposição de danos causados no património existente, incluindo toda e qualquer infraestrutura associada à via.

#### **4.4-Rede Metálica de Tripla Torção**

A solução de aplicação de rede metálica de tripla torção reforçada com recurso a uma malha de cabos de aço foi definida para toda a face do talude, uma vez que o mesmo apresenta um maciço rochoso granítico simultaneamente com um grau de alteração reduzido e um grau de fraturação elevado, o que conseqüentemente poderá implicar desprendimento de blocos de diversas dimensões e subsequente queda dos mesmos para a via. Portanto, esta solução irá conferir uma proteção ativa ao talude, quanto à ocorrência de escorregamentos superficiais e desprendimento de blocos.

A solução compreende a aplicação de rede metálica de tripla torção em arame de aço de malha hexagonal galvanizado com resistência à tração de 500 MPa. Nas figuras seguintes apresenta-se um exemplo de aplicação da rede metálica de tripla torção e respetivas bengalas de fixação.





**Fotografia 9 – Bengalas (varões de aço) de fixação da rede metálica ao talude.**



**Fotografia 10 – Exemplo de aplicação de rede metálica de tripla torção: vista de topo (esquerda); rede metálica desenrolada ao longo do talude (direita).**



**Fotografia 11 – Cabos de aço retos de 8,0mm de diâmetro tecidos no interior da malha hexagonal da rede metálica de tripla torção.**

A colocação da rede de malha hexagonal no topo do talude será executada através de um cabo de aço de 16mm de diâmetro, ao longo de toda a extensão de aplicação da rede, que será fixo ao terreno por meio de varões de aço, em forma de bengala, com comprimento mínimo de 2,0 m, garantindo um encastramento mínimo de 0,5m no maciço rochoso. A rede metálica forma uma bainha em volta do cabo de aço de topo, com 0,25-0,30 m de largura.

Depois da execução da bainha e do seu cozimento, é que os varões são colocados no terreno prendendo o cabo e a rede em simultâneo. De seguida deverá proceder-se à amarração e dobragem do cabo de topo aos varões, através da aplicação de cerra cabos nas duas extremidades do troço a revestir. O comprimento final da ponta do cabo a partir do último cerra cabo deve ser no mínimo de 10 cm, sendo que as porcas dos cerra cabos aplicadas serão colocadas no sentido do cabo que se encontra em tensão, através da aplicação de uma força de aperto aos cerra cabos de 68 Nm. A quantidade mínima de cerra cabos deverá ser de 4 unidades com um espaçamento de 6 vezes o diâmetro do cabo (aproximadamente 10cm).



**Fotografia 12 – Exemplo de cerra-cabos para aplicação em cabos de ancoragens e em uniões (topo, meia altura e base) de painéis de rede metálica de tripla torção.**





**Fotografia 13 – Exemplo de cerra-cabos para aplicados em cabo de aço de ancoragem no topo de rede metálica de tripla torção**



**Fotografia 14 – Exemplo de cerra-cabos para aplicados em cabo de aço de ancoragem na base de rede metálica de tripla torção.**

Após a fixação superior da rede metálica, ao longo da superfície do talude, deverá proceder-se ao seu desenrolar ao longo do talude, procedendo de seguida à solidarização os vários troços, rolo com rolo, utilizando fio metálico. Este deverá passar através de todas as malhas, sendo executada uma volta dupla por cada duas malhas.

A união dos rolos em malha hexagonal ao longo do talude será realizada com conectores com  $\varnothing=2\text{mm}$  (distância na vertical máxima de 15cm entre conectores consecutivos).



**Fotografia 15 – Exemplo de aplicação de rede metálica de tripla torção e da união entre painéis adjacentes.**





**Fotografia 16 – Exemplo de conectores na união entre painéis adjacentes de rede metálica de tripla torção.**

A área de implantação da rede metálica de tripla torção pode ser visualizada nas peças desenhadas de Projeto.

A colocação da rede metálica de tripla torção deverá obedecer ao seguinte faseamento:

1. Execução dos trabalhos preparatórios, nomeadamente:
  - a) As operações relacionadas com a supressão/desvio/corte de tráfego, bem como a colocação da respetiva sinalização temporária associada;
  - b) Preparação da frente de trabalho e observação dos preceitos de segurança inerentes aos trabalhos, nomeadamente a colocação de linhas de vida;
  - c) Execução de plataforma de trabalhos estável, sendo que o acesso ao talude deverá ser executado com recurso a meio elevatório adequado. Salienta-se que os equipamentos a motor deverão efetuar os trabalhos a partir de acessos/plataformas que permitam executar os trabalhos em segurança.
2. Execução de desmatção/abate de árvores, sem arrancamento de raízes, e respetiva limpeza de toda a área de talude onde se instalará a rede;
3. Eventual execução de pregagens tipo GEWI, com Ø32mm e comprimento de 6,0 m, de acordo com o indicado em Projeto. Inclui as operações de furação, limpeza do furo, colocação da pregagem, selagem com calda de cimento e reinjeção por multiválvulas. As pregagens deverão ter um tratamento anti corrosão, com recurso a galvanização do varão;

4. Colocação da rede de malha hexagonal fixada no topo do talude, através de um cabo de aço, ao longo de toda a extensão de aplicação da rede, fixa ao terreno por varões de aço em forma de bengala;
5. Aplicação da rede ao longo da superfície do talude, desenrolando-a;
6. Solidarização dos vários troços através da união dos rolos em malha hexagonal com cerra-cabos;
7. Proceder à limpeza de todos os resíduos resultantes das tarefas executadas.

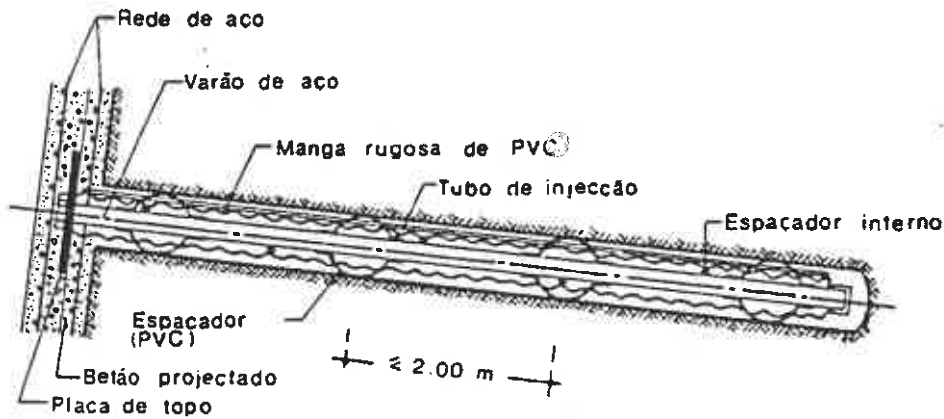
#### **4.5-Pregagens**

Tendo em consideração a análise realizada do maciço rochoso do talude de escavação, conclui-se que existe a possibilidade para queda de blocos rochosos.

Com fim de consolidar o maciço rochoso em zonas face aos planos de descontinuidades desfavoráveis à estabilidade do talude preconiza-se a aplicação de uma malha de pregagens sistemáticas no maciço granítico. A sua aplicação será feita em todo o talude cujo maciço rochoso que apresenta um grau de alteração W3 (medianamente alterado), o que garante que o sistema pregagem-rocha funcione de forma solidária, impedindo assim a evolução da rotura.

A solução compreende, portanto, a aplicação de pregagens tipo GEWI, em varão de aço com diâmetro de 32 mm, com 6,0 m de comprimento unitário e seladas em todo o comprimento com calda de cimento em furos previamente abertos no maciço. Os furos executados para a instalação das pregagens serão realizados com um diâmetro de 76 mm, por forma a garantir um mínimo de 20 mm (2 cm) de recobrimento. As pregagens deverão ser distribuídas por uma malha de 2,0m x 2,5m (vertical x horizontal) e inclinação de 10º com a horizontal. A inclinação das pregagens deverá ser adaptada no local de forma a evitar a instalação de pregagens com inclinação sub-paralela com o mergulho das descontinuidades.

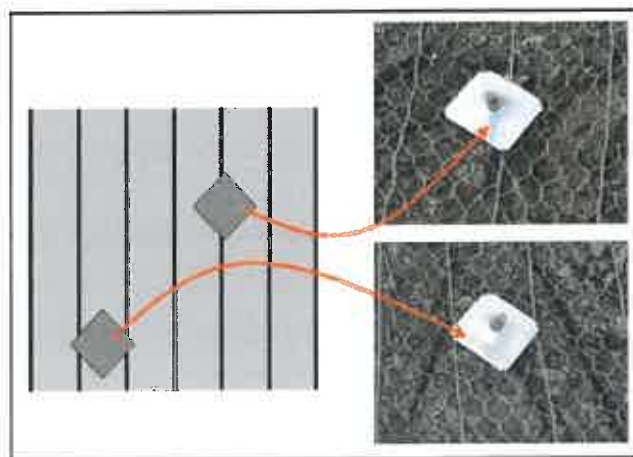
*Handwritten signature*



**Figura 13 – Esquema em corte longitudinal, de uma pregagem definitiva (Chichorro Gonçalves, 1992).**



**Fotografia 17 – Placa de pregagem sobre rede de tripla torção.**



**Figura 14 – Posição de fixação das placas de pregagem sobre rede de tripla torção.**



**Fotografia 18 – Posição de fixação das placas de pregagem sobre rede de tripla torção.**

O método de pregagem consiste num sistema de sustentação, que trabalha por atrito através do contacto contínuo com as paredes do furo. O recurso frequente a este método deve-se ao facto de estes elementos passivos semirrígidos apresentarem as seguintes características (Guerreiro, 2000):

- Versáteis – podem ser utilizadas em qualquer tipo de geometria de escavações;
- Simplicidade na instalação;



- Baixo custo – são baratas relativamente ao efeito estabilizante;
- Racionais – podem ser aplicadas através de mecanização total;
- Podem ser combinadas com outros sistemas de suporte;
- A frequência de aplicação pode ser variável de acordo com o tipo de maciço.

A melhoria das características de um dado maciço é conseguida, neste tipo de estruturas, à custa da introdução de elementos resistentes que devido às suas propriedades conferem ao maciço a capacidade para suportar solicitações às quais o maciço só por si não está habilitado a resistir. É, por conseguinte, um método de reforço do maciço cujo efeito é essencialmente estrutural, conduzindo ao melhoramento da resistência e da deformabilidade do mesmo (Chichorro Gonçalves, 1992).

O processo de furação a utilizar deverá garantir o não aluimento do furo nas operações subsequentes, nomeadamente limpeza, colocação da armadura e selagem com calda. Os furos deverão ser limpos de todos os detritos de perfuração, lamas ou fragmentos de material solto. A instalação da pregagem será feita imediatamente a seguir à perfuração e preparação do furo.

Para um posicionamento correto dos varões das pregagens, deverão ser colocados centralizadores em PVC ou de outro material resistente à corrosão, de forma a evitar o contacto do varão com o terreno/macício, assegurando um adequado recobrimento com calda de cimento. No máximo os centralizadores deverão ser espaçados de 1,0 m, sendo que o centralizador do fundo do furo deverá situar-se no máximo a 0,5m do fundo do furo.

Após a abertura do furo procede-se à instalação da armadura que constitui a pregagem, sendo o furo selado com calda de cimento (operação realizada do fundo do furo para a "boca", de forma a garantir que eventuais materiais depositados no fundo sejam arrastados pela calda e expulsos do furo). Deverá proceder-se ainda à obturação do furo com material adequado, devendo colocar-se um tubo purga que permita garantir que o dito furo se encontra totalmente preenchido. Imediatamente a seguir, deverá proceder-se à aplicação de uma pressão de 0,2MPa, devendo posteriormente proceder-se ao fecho do circuito, acoplando o tubo purga no tubo de selagem (no sentido de evitar a entrada de ar e consequentemente o abaixamento da calda, possibilitando a formação de vazios).

Uma das extremidades do varão será munida de rosca e ainda de uma cabeça que compreende uma placa metálica, rótula e porca de aperto. O aperto da placa contra a superfície será realizado pela porca e será feito 24 horas após a selagem. Na cabeça da pregagem, todos os elementos metálicos expostos (placa plana, porca, anilha e parte do varão de aço) deverão ser adequadamente protegidas contra a corrosão, pelo que previamente esta deverá sujeita a um tratamento com pintura epóxi.

As pregagens deverão apresentar as seguintes características:

- Pregagens de varão de aço A500 NR, com tratamento anti corrosão;
- Diâmetro de  $\varnothing 32$  mm;
- Tratamento anti corrosão: Galvanização com  $e_{\text{mín}} = 85 \cdot \mu\text{m}$  (EN ISO 1461)
- Seladas com calda de cimento;
- Cabeça das pregagens constituídas por uma chapa 250x250x8mm e porca metálica galvanizada.

Na figura seguinte apresenta-se um exemplo de aplicação de pregagem num bloco rochoso em rotura por cunha.



**Fotografia 19 – Exemplo de aplicação de pregagem pontual em bloco rochoso em rotura por cunha.**

A localização da malha de pregagens consta das peças desenhadas, sem prejuízo dos devidos ou necessários ajustamentos, em termos de localização, que venham a ser efetuados em Fase de Obra.



A execução de pregagens deverá obedecer ao seguinte faseamento:

1. Execução dos trabalhos preparatórios, nomeadamente:
  - a) As operações relacionadas com a supressão/desvio/corte de tráfego, bem como a colocação da respetiva sinalização temporária associada;
  - b) Preparação da frente de trabalho e observação dos preceitos de segurança inerentes aos trabalhos, nomeadamente a colocação de linhas de vida;
  - c) Execução de plataforma de trabalhos estável, sendo que o acesso ao talude deverá ser executado com recurso a meio elevatório adequado. Salienta-se que os equipamentos a motor deverão efetuar os trabalhos a partir de acessos/plataformas que permitam executar os trabalhos em segurança.
2. Execução de pregagens tipo GEWI, com Ø32mm e comprimento de 6,0 m, de acordo com o indicado em Projeto. Inclui as operações de furação, limpeza do furo, colocação da pregagem (incluindo centralizadores), selagem com calda de cimento e reinjeção por multiválvulas. As pregagens deverão ter um tratamento anti corrosão, com recurso a galvanização do varão;
3. Colocação das placas de fixação, roscada à extremidade das pregagens;
4. Proceder à limpeza de todos os resíduos resultantes das tarefas executadas.

## **4.6-Dimensionamento da solução**

### **4.6.1-Análise de estabilidade**

De modo a avaliar o potencial de formação das cunhas identificadas na análise geomecânica (cujos resultados se apresentam no capítulo 3.4-), recorreu-se ao *software* SWEDGE (produzido pela Rocscience), que além de permitir confirmar a formação das cunhas previamente identificadas, possibilita também avaliar o seu potencial de instabilização através do cálculo de um fator de segurança. O referido programa permite ainda calcular o fator de segurança de uma potencial cunha considerando o efeito de soluções de estabilização (entre as quais se destacam as pregagens).

Na análise conduzida com recurso ao *software* SWEDGE, foram considerados os seguintes dados referentes ao talude em estudo:

**Quadro 13 – Síntese dos parâmetros físicos e geométricos do talude em estudo, considerados na análise com o software SWEDGE.**

Altura do talude	Inclinação ( <i>dip</i> )	Azimute ( <i>dip direction</i> )	Peso específico	Inclinação da face superior	c / Ø das descontinuidades do maciço
15,5 m	80°	106	26 kN/m <sup>3</sup>	10 (°)	c = 0 kPa / Ø = 32°

Na avaliação da estabilidade das potenciais cunhas, foram analisados 3 cenários distintos, onde se deverão obter os fatores de segurança correspondentes:

- O primeiro corresponde à situação permanente onde se deverá garantir um  $FS > 1,5$ ;
- A segunda análise corresponde a uma situação temporária como a da subida do nível freático com uma saturação do maciço superior a 50% e onde se deverá obter um  $FS > 1,3$ ;
- Finalmente uma análise em condições acidentais ou pseudoestática como a de a atuação de um sismo. A ação sísmica foi caracterizada por um coeficiente sísmico horizontal ( $K_h = 0,082$ ) onde se deverá obter um  $FS > 1,1$ .

Com base nos resultados obtidos, as intersecções entre as famílias J1/J5, J2/J4 e J4/J6 resulta efetivamente na formação de cunhas, de reduzidas dimensões (especialmente no caso da cunha J1/J5). Os fatores de segurança resultantes da análise da cada par de descontinuidades encontra-se exposto no

Quadro 15 e no Quadro 16.

**Quadro 14 - Resumo dos fatores de segurança obtidos na análise da cunha J1/J5.**

Situação de cálculo	Fator de segurança (sem suporte)	Fator de segurança (com suporte)
Situação estática	1,287	3,676
Situação estática com subida do N.F., saturando 50 % da massa instabilizada	1,066	3,453
Situação pseudoestática ( $K_h = 0,082$ )	1,071	3,333

**Quadro 15 - Resumo dos fatores de segurança obtidos na análise da cunha J2/J4.**

Situação de cálculo	Fator de segurança (sem suporte)	Fator de segurança (com suporte)
Situação estática	0,524	2,243
Situação estática com subida do N.F., saturando 50 % da massa instabilizada	0,464	2,182
Situação pseudoestética (Kh = 0,082)	0,444	2,053

**Quadro 16 - Resumo dos fatores de segurança obtidos na análise da cunha J4/J6.**

Situação de cálculo	Fator de segurança (sem suporte)	Fator de segurança (com suporte)
Situação estática	0,524	2,403
Situação estática com subida do N.F., saturando 50 % da massa instabilizada	0,461	2,335
Situação pseudoestética (Kh = 0,082)	0,465	2,244

De acordo com a configuração geométrica dos elementos estruturais e do talude, a cunha J1/J5, a formar-se, irá possuir dimensão reduzida e deverá deslizar pela interseção dos planos formados pelas duas famílias, com fator de segurança de 1,287 para a situação estática, e fatores de segurança ligeiramente superiores a um para as restantes situações de cálculo (saturação de 50 % da massa instabilizada e situação pseudoestética).

Já no caso das cunhas a serem, potencialmente, formadas pelas famílias J2 e J4, os resultados obtidos revelam um potencial de instabilização superior, tendo-se obtido um fator de segurança de 0,524 para a situação estática, enquanto para as restantes situações foi obtido um fator de segurança da ordem de 0,46. Neste caso, o deslizamento da cunha deverá ocorrer pelo plano formado pela família J4.

Por último, na análise às cunhas formadas pelas famílias J4 e J6 obtiveram-se resultados muito similares à análise efetuada para as cunhas formadas pelas famílias J2 e J4. O fator de segurança obtido para a situação estática foi de 0,524, enquanto para as restantes situações foi obtido um fator de segurança da ordem de 0,46 (valores idênticos à cunha J2/J4). Neste caso, o deslizamento da cunha deverá ocorrer, também, pelo plano formado pela família J4.

Visto que os fatores de segurança obtidos indicam que estas cunhas, a formarem-se, possuirão elevado potencial de instabilização, foi realizada uma segunda análise considerando a aplicação de pregagens. Dado que as potências cunhas resultam em volumes de rocha instabilizada pouco significativos (entre 2,85 m<sup>3</sup> e 6,08 m<sup>3</sup> – valores dos pares de famílias J1/J5 e J2/J4, respetivamente), verifica-se que a aplicação de uma única pregagem (com 6,0 m de comprimento e Ø32) é suficiente para obter fatores de segurança satisfatórios.

Não obstante, importa ter em consideração que os resultados que se apresentam aplicam-se a uma cunha “tipo” formada pelos pares de famílias de descontinuidades analisadas. Cada família é constituída por várias diaclases com atitudes semelhantes entre si, pelo que se deverão verificar múltiplos casos de formação de cunhas, na interseção das famílias analisadas, ao longo do desenvolvimento do talude.

Em suma, face aos resultados obtidos não só no presente capítulo como também na análise geomecânica do maciço rochoso (capítulo 3.4-), e tendo também em consideração o exposto no parágrafo anterior, considera-se adequada a adoção de uma solução de estabilização do tipo rede metálica associada a pregagens sistemáticas. Pese embora as cunhas com potencial de estabilização sejam relativamente superficiais, é recomendável a adoção de pregagens com 6,0 m de comprimento mínimo para assegurar o seu encastramento em maciço competente. Esta definição é reforçada pelo facto de existirem outros mecanismos de instabilização, além da formação de cunhas, com elevado potencial de ocorrência (nomeadamente o deslizamento planar e fenómenos tipo “*toppling*”), referindo-se também a possibilidade de uma instabilização pontual, mesmo que de pequena dimensão, poder desencadear outras instabilizações, o que pode resultar num volume de massa rochosa instabilizada mais significativo.

Os resultados completos da análise efetuada encontram-se patentes no Anexo I – Resultados SWEDGE.

## **5-Drenagem**

A solução preconizada para o sistema de drenagem associado ao talude em estudo, de forma a disciplinar a circulação de águas pluviais, engloba os seguintes trabalhos:

- Execução valeta de crista, em toda a extensão do talude, em meia cana de diâmetro de 300mm;

- Execução de descida de talude em tubo PVC de diâmetro exterior de 400mm;
- Execução de caixa de ligação/receção na valeta de crista;
- Execução de caixa de ligação da valeta de crista à descida de talude;

Os pormenores construtivos dos órgãos de drenagem a executar são apresentados nas Peças Desenhadas integrantes do Projeto.

Os trabalhos a realizar no sistema de drenagem existente deverão obedecer ao seguinte faseamento:

1. Execução dos trabalhos preparatórios, nomeadamente:
  - a) As operações relacionadas com a supressão/desvio/corte de tráfego, bem como a colocação da respetiva sinalização temporária associada;
  - b) Preparação da frente de trabalho e observação dos preceitos de segurança inerentes aos trabalhos;
  - c) Execução de plataforma de trabalho estável.
2. Execução de drenagem de crista e respetiva descida de talude:
  - a) Confirmar o traçado de implantação da drenagem de crista e respetiva descida de água de acordo com o patenteado nas Peças Desenhadas e de acordo com o sistema público de drenagem de água pluviais existente;
  - b) Execução de eventual corte de árvores no local de execução da nova drenagem de crista;
  - c) Execução de desmatção e decapagem no local de execução da nova drenagem de crista e da descida de talude;
  - d) Limpeza e correção de pendente para a execução da valeta de crista;
  - e) Abertura de valeta para colocação das caleiras de betão com diâmetro de 300mm;
  - f) Aplicação de betão de regularização C12/15 e enchimento na fundação das valas, numa espessura mínima de 10cm;
  - g) Colocação de caleiras de betão pré-fabricadas, com diâmetro de 300mm, assentes no enchimento de betão de regularização, ao longo da crista do talude de escavação;
  - h) Execução de descida de talude em tubo PVC de 400mm de diâmetro exterior, com previa regularização da face do pano de talude com enrocamento argamassado;

- i) Revestimento exterior ao tubo em PVC com enrocamento argamassado em toda a extensão da descida de talude;
- j) Execução de caixa de ligação da valeta de crista à descida de talude;
- k) Proceder à limpeza de todos os resíduos resultantes das tarefas executadas.

## 6-Serviços Afetados

Deverá ser feito um levantamento, por parte da Câmara Municipal de Vila Real, de todos os serviços/infraestruturas públicos ou privados existentes na zona em estudo que possam eventualmente ser afetados e se torne necessário restabelecer.

## 7-Expropriações

Relativamente a eventuais expropriações ou acesso a parcelas privadas, a Câmara Municipal de Vila Real encetará os necessários contactos com os proprietários das parcelas privadas a intervencionar ou que darão acesso às mesmas, de modo a permitir a realização dos trabalhos. Também na eventualidade de se proceder a expropriações, a Câmara Municipal de Vila Real assumirá a aquisição das necessárias parcelas para a realização dos trabalhos.

## 8-Materiais

Para além das características referidas ao longo da presente memória descritiva, no dimensionamento dos elementos a que se refere a presente memória, foram considerados os seguintes materiais:

### Betão para órgãos de drenagem:

- Betão de regularização/enchimento/limpeza: Classe NP EN 206-1: C12/15; X0(Pt); CL 1,0;  $D_{máx}$  22; S2;
- Betão para órgãos de drenagem (caixas de recolha/ligação): Classe NP EN 206-1: C25/30; XC2 (Pt); CL 0,4;  $D_{máx}$  25; S3;
- Aço em armaduras ordinárias: A 400 NR SD;
- Recobrimento nominal da armadura passiva (caixas de recolha/ligação): 30mm
- Tipo de cimento: CEM II/B-L 32,5 N



#### Órgãos de drenagem:

- Betão das caleiras: Classe NP EN 206-1: C25/30; XC4 (Pt); CL 0,4;  $D_{\text{máx}}$  22; S3;
- Diâmetro mínimo da secção interior das caleiras (valeta de crista): 300mm;
- Espessura mínima das paredes laterais e da caleira: 100mm.

Na utilização de tubos de plástico para as descidas de talude, em detrimento das caleiras em betão, os mesmos deverão obedecer às seguintes características técnicas:

- Material (UNE 53994): Policloreto de vinilo não plastificado (PVC-U);
- Diâmetro nominal (UNE 53994): 400mm;
- Classe de Rigidez/Resistência circunferencial (EN ISO 9969): SN8 ( $\geq 8$  kN/m<sup>2</sup>);
- Resistência ao impacto (EN 744): TIR  $\leq 10\%$  (0°C);
- Estanquidade da união: Sem fuga.

#### Enrocamento argamassado:

- Peso específico da pedra:  $\geq 25$  kN/m<sup>3</sup>
- Granulometria (EN 933-1): 100-200 mm
- Grau de alteração da pedra (ISRM): W3 ou melhor
- Percentagem de material passado no peneiro nº 200 (EN 933-1):  $\leq 5\%$
- Ensaio de desgaste de Los Angeles (EN 1907-2):  $\leq 40\%$
- A argamassa a utilizar no enrocamento argamassado, de solidarização em betão, deve apresentar uma relação em peso de 60%/40% (pedra/betão)
- Constituição da argamassa: cimento do tipo CEM I 42,5 R, areia e brita (traço 1:2,5:3)
- Resistência à compressão aos 28 dias (EN 12190):  $> 5$  N/mm<sup>2</sup>

#### Pregagens tipo GEWI:

- Aço para pregagens: A500 NR SD ou tipo GEWI AEH 500/550 N/mm<sup>2</sup>
- Tensão de cedência (do varão de aço)  $\geq 500$  MPa
- Tensão de rotura (do varão de aço)  $\geq 550$  MPa
- Ø de Furação: 76 mm (varões Ø32 mm)
- Ø do Varão: 32 mm
- Comprimento de cada varão: 6,0m
- Placa de fixação de pregagens/ancoragem de malha:

➤ Tipo de placa: Tipo "HR-Plate" ou equivalente (Zn90% + Al10%), - Classe A -;

- Formato da Placa: Placa quadrada, abobadada e dobrada para dentro nas extremidades;
- Dimensões da placa: 250 mm x 250 mm;
- Espessura da placa: 8mm;
- Classe do aço: S235JRG2 (EN 10025-2:2004)
- Proteção contra corrosão: Zinco por imersão a quente (EN ISO 1461:2009);
- Especificações da proteção contra corrosão:  $\geq 610 \text{ g/m}^2$  ( $\geq 70 \text{ mícron}$ ).

#### Caldas de cimento para injeção/selagem de:

- Pregagens de aço A500 NR SD ou tipo GEWI AEH 500/550 N/mm<sup>2</sup>;
- "Bengalas" de barras de aço AEH-500S de suporte da rede metálica de tripla torção no topo da rede;
- Ancoragens flexíveis tipo ICAF 44 da rede metálica de tripla torção nas laterais da rede metálica de tripla torção.
- Tipo de cimento: CEM I 42,5 R
- Relação A/C  $\leq 0,40$
- Resistência à compressão mínima:
  - 2 dias: 20,0 MPa
  - 7 dias: 27 MPa
  - 28 dias: 42,5 MPa

#### Rede metálica de tripla torção reforçada com cabos de aço:

- Malha de aço de tripla torção 8x10mm com diâmetro de arame de 2,7mm (EN 10233-3:2013) com revestimento galvanizado com liga GalMac 4R (Zn90% + Al10%) ou equivalente, Classe A (EN 10244-2);
- Resistência máxima à tração longitudinal nominal da rede: 177 kN/m (EN 10223-3:2013);
- Resistência máxima ao punçoamento da rede: 149 kN (UNI 11437);
- Deslocamento último por punçoamento da rede: 420mm (UNI 11437);
- Peso mínimo do revestimento da rede: 245 gr/m<sup>2</sup> (UNE EN 10244-2);
- União de painéis adjacentes pelos cabos de aço com diâmetro de 8,0mm - Revestimento Galfan (Zn90% + Al10%), - Classe A -, através de conectores de alta resistência a cada 15cm de cabo:

- Construção do cabo de aço inserido durante a produção na malha da rede de tripla torção: Diâmetro nominal de 8mm e tipo "6x7WC – WSC" segundo a norma EN 12385-2:2008 e EN 12385-4:2008;
  - Resistência nominal à rotura do cabo: 1770 N/mm<sup>2</sup> (EN 12385-1:2008);
  - Carga de rotura mínima (MBL) do cabo: 40,7 kN (EN 12385-4:2008);
  - Material dos conectores: Aço de carbono ou aço inoxidável de alta resistência;
  - Diâmetro dos conectores: 4,0mm (± 0,1mm);
  - Dimensão nominal dos conectores: 50mm x 20mm.
- Resistência à tração do fio: 350-550 N/mm<sup>2</sup> (EN 10223-3:2013);
  - Cabo no topo do talude com diâmetro de 16mm - Revestimento Galfan (Zn90% + Al10%), Classe A - munido com 4 cerra-cabos (Classe A) de acordo com as indicações do Fabricante;
  - Cabo na base do talude com diâmetro de 16mm - Revestimento Galfan (Zn90% + Al10%), Classe A - munido com 4 cerra-cabos (Classe A) de acordo com as indicações do Fabricante;
  - Cabos de reforço horizontal (Zn90% + Al10%), Classe A, em cada alinhamento de pregagens, com diâmetro de 16mm, munido com 4 cerra-cabos (Classe A) em cada um dos 2 pontos de ancoragem, de acordo com as indicações do Fabricante;
  - 2 Ancoragens flexíveis tipo ICAF 44, em cada alinhamento de pregagens + topo do talude + base do talude, com 16mm de diâmetro, revestimento Zn (Classe A – EN 10244-2) com 4,0m de comprimento cada ancoragem e com 4 cerra-cabos (Classe A) em cada ancoragem, de acordo com as indicações do Fabricante:
    - Carga mínima de rotura da ancoragem: 420 kN;
    - Cabo espiral (aço) da ancoragem: ≥1570 MPa (EN 12385-10);
    - Resistência nominal à rotura do cabo: 1770 N/mm<sup>2</sup> (EN 12385-1:2008), com revestimento de zinco – Classe A – (EN 10244-2);
    - Tubo de aço de proteção externa: Aço inoxidável AISI304 (EN 10080-3);
    - União: Aço inoxidável AISI304 (EN 10080-3);
    - Tipo de cerra-cabos: De acordo com a EN 13411-5;
    - Torque dos cerra-cabos: 49N/m;
    - Proteção para a corrosão dos cerra-cabos: Galvanizado não eletrolítico pelas normas ISO 1461 e EN ISO 10684 ou EN 13858 e EN ISO 10683.

- “Bengalas” de barras de aço AEH-500S (caraterísticas iguais às pregagens), com diâmetro de 32mm, comprimento de 2,0m (encastramento mínimo de 1,5m no maciço rochoso competente) e espaçadas entre si, no topo do talude de escavação, o equivalente à largura de cada painel de rede metálica de tripla torção;
- Classe ambiental de exposição dos elementos metálicos:  $\geq$  C3 (Média agressividade) – vida útil de 50 anos – (UNE EN 10223-3:2013).

As características dos materiais não especificados serão propostas pelo Adjudicatário à Fiscalização, que se reserva o direito de os não aprovar se entender que não possuem condições de resistência, duração e adaptabilidade aos fins a que se destinam.

## **9-Considerações Finais**

Na sequência da precipitação intensa ocorrida no concelho de Vila Real em dezembro de 2022, e em particular do dia 12 de dezembro de 2022, ocorreu, no dia seguinte, um escorregamento em cunha. A ocorrência de fenómenos atmosféricos extremos desta natureza veio acelerar, desta forma, o processo erosivo e potenciando a instabilidade deste talude de escavação. Em função disso, surgiu a necessidade de realização do Projeto de Execução de “Estabilidade em Talude de Escavação da Avenida Aureliano Barrigas”. Neste âmbito foi realizada uma visita técnica ao local, de um Técnico de Geovia e de um Técnico da Câmara Municipal de Vila Real, tendo sido realizados o reconhecimento de superfície e a avaliação da situação existente da área interessada.

Com base no reconhecimento de superfície, verificou-se que a geologia existente no local compreende essencialmente rocha granítica com grau de alteração medianamente alterado ( $W_3$ ) encimado por uma espessura de 0,30m de terra vegetal resultante de um aterro executado pelo proprietário do terreno particular situado no tardoz do talude em apreço.

Pela análise da situação existente, verificou-se a existência de zonas com cicatrizes de antigos escorregamentos em cunha, para além do ocorrido a 13 de dezembro de 2022, bem como zonas em que o maciço rochoso apresenta um grau de fracturação elevado, dando origem a planos de descontinuidade desfavoráveis à estabilidade.

No sentido de diminuir o risco acrescido de queda de blocos rochosos para o passeio e para a via, foi definida uma solução de estabilização do talude de escavação, que compreende medidas

para a prevenção de queda de blocos rochosos e consolidação do maciço rochoso, nomeadamente:

- Remoção controlada de blocos rochosos soltos e de blocos rochosos na iminência de destacamento da face do talude;
- Aplicação de malha de pregagens no talude de escavação;
- Instalação de rede metálica de tripla torção reforçada com cabos de aço no talude de escavação.

Relativamente ao sistema de drenagem associado ao talude de escavação, verificou-se que o mesmo é inexistente em toda a extensão do talude. A percolação de água no talude de escavação é evidente pela presença abundante de vegetação e raízes na face do talude, bem como o gotejo de água pelas suas descontinuidades. Deste modo, preconiza-se a execução de órgãos de drenagem que promovam a captação e escoamento de águas pluviais a partir da crista do talude de escavação (valeta de crista e descida de talude) e a condução destas águas ao sistema de drenagem existente.

Salienta-se, por fim, que o processo construtivo e soluções preconizadas poderão ser revistas durante a fase de obra, adaptando as mesmas ao cenário detetado no local.

## **Colaboração**

Colaboraram neste Projeto de Execução os seguintes elementos:

Coordenação e Direção Técnica:

António Dinis

Projeto de Execução:

Francisco Paulino

Desenho:

Sérgio Magalhães

Organização de processo:

Patrícia Biscaia

Lisboa, em Março de 2023

P<sup>1</sup>a GEOVIA – A Direção Técnica

(António Dinis, Eng.º Geólogo)



MINUTA

CONTRATO AVULSO ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E FIRMA  
MURARTE CONSTRUÇÕES, LDA

"Trabalhos complementares - Eixos cicláveis estruturantes  
Centro Cidade - UTAD e Eixos cicláveis estruturantes  
shopping - Mateus - Lote 1"

N.º XX/2023

Entre:

PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na Avenida Carvalho Araújo, pessoa coletiva n.º 506359670, representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, à redação atual;

E

SEGUNDO OUTORGANTE: MURARTE CONSTRUÇÕES, LDA, pessoa coletiva n.º 508 730 082 com sede social no Lugar de Entre Águas, 4600-652 Jazente, representada por XXXXX, com o Número de Identificação Civil XXXXX e Número de Identificação Fiscal XXXXXXXX que outorga no presente contrato na qualidade de sócio e gerente com poderes para o ato verificados pela consulta da Certidão Permanente do Registo Comercial da Sociedade com o código de acesso XXXX-XXXX-XXXX, válida até XX/XX/2023.

É celebrado o seguinte contrato:

CLÁUSULA PRIMEIRA

OBJETO

O presente contrato tem por objeto principal a execução de "Trabalhos complementares - Eixos cicláveis estruturantes Centro Cidade - UTAD e Eixos cicláveis estruturantes shopping - Mateus - Lote 1".

CLÁUSULA SEGUNDA

Considerando:





- 1- A decisão de adjudicação proferida por deliberação de 26/06/2023, no decurso do procedimento por concurso público identificado com a referência CMVR-1319/CPN/E/20 e contrato avulso n° 68/2020;
- 2- A aprovação da minuta do contrato foi proferida por Deliberação da Câmara Municipal em XX/XX/2023 e a aceitação da mesma por parte do adjudicatário em XX/XX/2023.

#### CLÁUSULA TERCEIRA

##### PREÇO CONTRATUAL

- 1- Pela execução dos trabalhos imprevisíveis objeto do contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante de 64.009,31 € (sessenta e quatro mil, nove euros e trinta e um cêntimos), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor, nos termos da Informação n° 5099/2023 da Divisão de Obras Municipais - Departamento de Equipamento e Infraestruturas, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido;
- 2- O pagamento do encargo previsto no número anterior será efetuado nos termos do caderno de encargos, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido.
- 3- O Segundo Outorgante obriga-se a emitir a fatura, devendo fazer menção aos seguintes dados, consoante o caso e sem prejuízo daqueles que forem legalmente exigidos:
  - a. Data de vencimento da fatura;
  - b. Número do contrato;
  - c. A descrição dos trabalhos realizados, incluindo a quantidade, ou dos bens fornecidos;
  - d. Endereço da entidade contratante;

#### CLÁUSULA QUARTA

##### PRÉMIOS POR CUMPRIMENTO ANTECIPADO

Por antecipação do cumprimento do contrato não há lugar ao pagamento de qualquer prêmio.

#### CLÁUSULA QUINTA

##### PRAZO DE EXECUÇÃO

- 1- O Segundo Outorgante obriga-se a executar os trabalhos no prazo global de 30 (trinta) dias.
- 2- O contrato mantém-se em vigor até à conclusão dos trabalhos em conformidade com os respetivos termos e condições do caderno de encargos e proposta do adjudicatário e o disposto na lei, sem prejuízo das



obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.

#### CLÁUSULA SEXTA

##### PREVISÃO ORÇAMENTAL E REPARTIÇÃO DE ENCARGOS

1. A despesa do presente contrato será satisfeita pela dotação da seguinte classificação orçamental da despesa:

Classificação Orgânica - 02;

Classificação Económica - 07.01.04.01;

Plano - 2016/I/32

2. De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º e n.º 3 do artigo 5.º, ambos da Lei 8/2012, de 21 de Fevereiro, o compromisso sequencial foi efetuado no dia XX/XX/2023 e tem o número XXX/2023.

#### CLÁUSULA SÉTIMA

##### RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS - FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato, quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

#### CLÁUSULA OITAVA

##### COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

#### CLÁUSULA NONA

##### CONTAGEM DOS PRAZOS

Os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

#### CLÁUSULA DÉCIMA

##### GESTOR DE CONTRATO

Para efeitos do cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 290.º-A do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro à sua redação atual a função de acompanhar a execução deste contrato é de, Paulo Jorge de Matos Ferreira, Técnico Superior do Quadro de Pessoal da Câmara Municipal de Vila Real;



CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do CCP, fazem parte integrante deste contrato os seguintes documentos:

- a. Os suprimentos dos erros e das omissões do caderno de encargos identificados pelos concorrentes e expressamente aceites pelo órgão competente para a decisão de contratar;
- b. Os esclarecimentos e as retificações relativos ao caderno de encargos;
- c. O caderno de encargos;
- d. A proposta adjudicada;
- e. Certidão do Serviço de Finanças de Porto-5, comprovativa da situação tributária regularizada, datada de xx/xx/2023;
- f. Declaração emitida pelo Instituto da Segurança Social, IP, Centro Distrital do Porto em xx/xx/2023, comprovativa da regularização contributiva do segundo outorgante;

E para constar lavrou-se o presente contrato, num exemplar único e de numeração sequencial, que vai ser assinado eletronicamente, por ambos os outorgantes e por mim oficial público, Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, em sinal de conformidade e aceitação do seu conteúdo, considerando-se válido à data da última assinatura.

O 1º Outorgante,

O 2º Outorgante

O Oficial Público



*Handwritten signature in blue ink.*

Este contrato ficou registado no livro próprio sob o n.º  
xx/2023.

*Handwritten signature in black ink.*



**NESINOCAS**  
Engenharia e Construção, Lda

Empreiteiro Obras Públicas 94341PUB  
[geral@nesinocas.pt](mailto:geral@nesinocas.pt)  
 Tel: (+351) 259 340 920

Obra: REQUALIFICAÇÃO E BENEFICIAÇÃO DO PAVILHÃO DIOGO CAO - PISO 3					
D. Obra: CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL					
Local: RUA DIOGO DIAS FERREIRA - VILA REAL					
ART.	DESCRIÇÃO DOS TRABALHOS	UN	TOTAIS	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL
<b>1.</b>					
<b>1.1. TRABALHOS PREPARATÓRIOS E ACESSÓRIOS / OBSERVAÇÕES</b>					
<b>1.1.1 De acordo com o estipulado no DL 18/2008, ao adjudicatário compete disponibilizar e fornecer todos os meios necessários para a realização da obra e dos trabalhos preparatórios ou acessórios, nomeadamente:</b>					
1.1.1.1	Fornecimento, montagem e manutenção do estaleiro da obra durante o prazo de execução e a respectiva desmontagem no final, em total conformidade com a legislação em vigor, especificamente de acordo com o Decreto-Lei nº 18/2008 de 29 de Janeiro, incluindo: placas identificativas da obra, incluindo identificação do Dono de Obra, Empreiteiro, Fiscalização e Projectistas e respectivos avisos legais; colocação de barreiras de segurança, vedação para delimitação de zona de intervenção, incluindo portões de acesso; meios de elevação e andaimes; execução das ligações provisórias de electricidade, abastecimento de água, drenagem de esgotos e de águas pluviais.				
1.1.1.2	Fornecimento, montagem, exploração e desmontagem das instalações provisórias destinadas ao pessoal nas condições expressamente indicadas nas CTE.				
1.1.1.3	Desenvolvimento, implementação e monitorização do PSS - Plano de Segurança e Saúde em total conformidade com o modelo de gestão da segurança e a legislação em vigor, especificamente, com o Decreto-Lei nº 273/2003 de 29 de Outubro, incluindo fornecimento do EPC - Equipamento de Protecção Colectiva e EPI - Equipamento de Protecção Individual, assim como a execução de todos os trabalhos indispensáveis ao cumprimento do projecto/ plano de segurança e saúde elaborado pelo Dono de Obra e aprovado pela entidade licenciadora.				
1.1.1.4	Implementação das medidas de segurança previstas na legislação em vigor, de modo a cobrir todas as necessidades para a minimização dos riscos na execução da empreitada, incluindo-se aqui todos os trabalhos normais e ainda os que possam vir a ser classificados como trabalhos com riscos especiais.				
1.1.1.5	Deposição e devido encaminhamento da totalidade dos resíduos de construção para operador de resíduos licenciado para esse efeito, segundo Decreto-Lei 46/2008 de 12 de Março, contemplando a totalidade dos trabalhos e meios para a correcta execução dos trabalhos de carga, transporte e deposição de resíduos e restos de obra, nos termos do PPG-RCD.				
1.1.1.6	Elaboração, desenvolvimento, implementação e monitorização dos Planos/ Modelos de Gestão da Qualidade e Gestão Ambiental, incluindo registos e telas finais, tudo de acordo com os desenhos do projecto.				
1.1.1.7	Topografia e implantação geral da obra, incluindo piquetagem e marcação altimétrica   planimétrica de traçados de pés de pilares e alinhamentos de eixos estruturais, tudo de acordo com os desenhos do projecto.				
<b>1.1.2 Telas finais e compilação técnica</b>					
1.1.2.1	Telas finais globais, contendo todas as plantas referentes a todas as especialidades, infra-estruturas e equipamentos. A informação deverá ser apresentada em formato de papel e em formato digital em suporte de CD-ROM, contendo a informação estruturada por temas e em camadas de informação distintas, georreferenciadas no Sistema Datum 73 (HG73), formato DWG e/ou SHP.				
1.1.2.2	Compilação técnica contendo todos os manuais de utilização, garantias, esquemas de montagem de todos os equipamentos instalados.				

ART.	DESCRIÇÃO DOS TRABALHOS	UN	TOTAIS	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL
1.1.2.3	Vistorias, ensaios de instalações e equipamentos, obtenção de certificações, bem como formação do pessoal da manutenção do Centro Escolar com vista à recepção provisória da obra.				
<b>1.1.3</b>	<b>Observações</b>				
1.1.3.1	Todas as marcas e equipamentos referidos no projecto, devem ser tidos em conta como sendo do tipo ou equivalente.				
1.1.3.2	Todos os trabalhos descritos incluem o fornecimento de todos os materiais e a realização de todas as obras necessárias à sua perfeita execução.				
1.1.3.3	Todos os trabalhos devem ser analisados, considerando o fornecimento, colocação e/ou execução dos diversos materiais e/ou equipamentos necessários à perfeita execução da tarefa.				
1.1.3.4	Todos os trabalhos descritos deverão, obrigatoriamente, ser lidos em conjunto com o Caderno de Encargos e Peças Desenhadas, não constituindo uma descrição exaustiva das condições em que os trabalhos e fornecimentos deverão ser executados.				
<b>1.2.</b>	<b>COBERTURAS</b>				
1.2.1	Fornecimento e montagem de coberturas com painéis sandwich tipo Painel HI-PIRM- CT da "Double Solutions Construction's Systems" ou equivalente, na espessura de 60 mm ( Núcleo BS1 D0 ) FM APPROVED, com chapa exterior e interior em aço de espessura 0.5 mm e lacado a POLIESTER 25 MIC, em ambas as faces do painel, à cor RAL 9010 na face interior e metalizada RAL 9006 na face exterior, incluindo remates, selantes e vedações de estanquidade, rufagens laterais com desenvolvimento de 0,60m, ângulos interiores nos topos da cobertura, cordões de estanquidade, todos os trabalhos e fornecimentos de fixação, corte, empalme e remate, carga, transporte e descarga, pinturas de acabamento, e todos os trabalhos e materiais necessários à sua execução, tudo de acordo com os desenhos do projecto, condições técnicas e informação do fornecedor.	m2	240,00	48,24 €	11 577,60 €
1.2.2	Fornecimento e montagem de alçapão de cobertura em comporta, 800 x 800 mm, de acabamento opaco, a montar em painel de cobertura tipo sandwich, do tipo "Double Solutions Construction's Systems", ou equivalente, em total compatibilidade com o sistema da cobertura em painéis sandwich em instalação, incluindo acabamento lacado e/ou esmaltado à cor RAL 9010, abertura em compasso com sistemas de bloqueio e segurança hidráulica, pré-aro galvanizado, elementos de vedação, cordões de estanquidade, todos os trabalhos e fornecimentos de fixação, corte, empalme e remate, carga, transporte e descarga, pinturas de acabamento, e todos os trabalhos e materiais necessários à sua execução, tudo de acordo com os desenhos do projecto e informação do fornecedor.	un	1,00	2 500,00 €	2 500,00 €
1.2.3	Fornecimento e colocação de rufo de cumeeira de cobertura em chapa galvanizada pré-lacada a POLIESTER 25 MIC, com desenvolvimento de 0,40 m, de acordo com o sistema de cobertura do tipo "DSCS - Double Solutions Construction's Systems" ou equivalente, incluindo lacagem metalizada à cor RAL 9006, perfis e componentes de fixação, todos os cortes, quinagens, remates e vedações com cintas butílicas, transições entre peças mediante chapas de presilha interior 2mm esp. com 300 mm de largura em aço S 250GD Z275, pinturas de acabamento, bem como todos os trabalhos e materiais necessários à sua colocação, tudo de acordo com desenhos do projecto, condições técnicas e informação do fornecedor.	m	35,00	50,00 €	1 750,00 €
1.2.4	Fornecimento e colocação de rufo de base de cobertura em chapa galvanizada pré-lacada a POLIESTER 25 MIC, com desenvolvimento de 0,30 m, de acordo com o sistema de cobertura do tipo "DSCS - Double Solutions Construction's Systems" ou equivalente, incluindo lacagem metalizada à cor RAL 9010, cortes para definição de bocais de grelhas de entrada de ar, perfis e componentes de fixação, todos os cortes, quinagens, remates e vedações com cintas butílicas, transições entre peças mediante chapas de presilha interior 2mm esp. com 300 mm de largura em aço S 250GD Z275, pinturas de acabamento, bem como todos os trabalhos e materiais necessários à sua colocação, tudo de acordo com desenhos do projecto, condições técnicas e informação do fornecedor.	m	35,00	50,00 €	1 750,00 €
<b>1.3.</b>	<b>ALVENARIAS E DIVISÓRIAS</b>				



*Accepted*  
28

ART.	DESCRIÇÃO DOS TRABALHOS	UN	TOTAIS	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL
1.3.1	Fornecimento e execução de recobrimento em betão ligeiramente armado sobre parede exterior simples em bloco em betão tipo Leca 50x20x25, com altura aproximada de 15cm, incluindo aplicação de armadura antifissurante em PVC em 20cm para cada lado da junta em todas as ligações com os elementos estruturais, regularização de ombreiras e padieiras, bem como todos os materiais e trabalhos necessários à sua execução, tudo de acordo com os desenhos do projecto.	m	35,00	35,88 €	1 255,80 €
1.3.2	Fornecimento e execução de parede divisória em gesso laminado de alta resistência e capacidade de carga, dupla camada em cada face e com 25 cm de espessura total de referência, do tipo PLACO SAINT-GOBAIN Habito, Sistema 98/48, ou equivalente, composta por: 1 Placa Habito 13 (exterior) + 1 Placa BA 13 (interior) + Estrutura metálica de 48mm, modulação entre montantes de 600mm + Lã mineral Arena Basic 45mm da Saint-Gobain + 1 Placa BA 13 (interior) + 1 Placa Habito 13 (exterior), ou equivalentes, incluindo massas, barramentos, bandas para juntas e acessórios de fixação, todos os fornecimentos e trabalhos necessários para a melhor execução conforme Projecto para superfícies prontas para acabamento final de pintura ou decoração.	m2	26,00	49,72 €	1 292,72 €
<b>1.4. REVESTIMENTO DE PAREDES</b>					
1.4.1 <i>Paredes Exteriores.</i>					
1.4.1.1	Fornecimento e execução de revestimento de paredes exteriores com reboco projectado com 2cm de espessura tipo weberev EP, ou equivalente, com acabamento talochado areado fino, incluindo pintura, regularização de portais, tratamento de juntas de dilatação e de trabalho conforme elementos desenhados e indicações do fornecedor.	m <sup>2</sup>	22,00	35,88 €	789,36 €
1.4.2 <i>Paredes Interiores.</i>					
1.4.2.1	Fornecimento e aplicação de revestimento de paredes interiores com reboco projectado com 2cm de espessura tipo weberev IP ou equivalente, acabado com argamassa de estanhar tipo weberev liso ou equivalente, pronto a levar pintura, incluindo tratamento de juntas de dilatação e de trabalho, conforme indicações do fornecedor.	m <sup>2</sup>	219,00	35,88 €	7 857,72 €
<b>1.5. PAVIMENTOS</b>					
1.5.1	Demolição do pavimento terreo existente, incluindo todos os trabalhos inerentes ao processo e remoção a operador de residuos licenciado dos detritos sobrantes	m2	1215,00	21,60 €	26 244,00 €
1.5.2	Execução de pavimento térreo interior constituído por camada de 0,25m de brita, assente sobre terreno devidamente compactado, manga plastica com 1mm de espessura, camada de massame de betão C20/25 com 0,12m de esp., incluindo abertura de caixa com 50cm de espessura (e carga, transporte dos produtos sobrantes a operador de residuos licenciado), aditivo hidrofugante do tipo SIKA PLASTOCRETE 05 Líquido ou equivalente, e armadura em malha electrossoldada tipo malhasol CQ30.	m2	1215,00	43,00 €	52 245,00 €
1.5.3	Fornecimento e aplicação de Pavimento Desportivo tipo "Kythnos Situ SP XX-N". Madeira nobre 20mm, duplo contraplacado 12m, suportes elásticos Mega Confort 28mm, barreira anti vapor . Acordo EN1 4 90 4 . Incluiu marcações desportivas. Aprovado por FPB (Federação Portuguesa de Basquetebol), FAP (Federação de Andebol de Portugal). Para garantir padrões de qualidade o pavimento deve ser aplicado por empresa com Certificação de Qualidade ISO9001.	m2	1215,00	121,16 €	147 209,40 €
1.5.4	Fornecimento e revestimento de pavimentos interiores e escadas com mosaico hidráulico liso polido tipo MACEL Ref.3015 30x30x1,9 cm ou equivalente, incluindo rodapés no mesmo material liso polido 30x7 mm, do tipo MACEL Ref.15 ou equivalente, camada de enchimento e regularização em betão leve, assentamento com cimento cola, perfis de transição de pavimento, tomação de juntas, todos os cortes e remates, bem como todos os trabalhos e materiais necessários à sua execução e acabamento, tudo de acordo com os desenhos do projecto.	m <sup>2</sup>	198,60	34,32 €	6 815,95 €
<b>1.6. SERRALHARIAS</b>					



ART.	DESCRIÇÃO DOS TRABALHOS	UN	TOTAIS	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL
1.6.1	Fornecimento e assentamento de remates perimetrais de vãos exteriores (peitoris, ombreiras) em chapa de aço Z225 1,0mm Esp. quinada, lacada a poliéster à cor branca RAL9010, com 35cm de desenvolvimento, incluindo regularização de suportes, perfis de fixação, calços, sistemas de impermeabilização, vedantes e encaminhamentos de águas de condensados, isolamento térmico com 5cm de espessura, fixações com parafusos de torque, incluindo todos os acessórios e trabalhos necessários à sua perfeita execução, conforme indicações do fornecedor, peças desenhadas e caderno de encargos.	m	44,50	100,00 €	4 450,00 €
1.6.2	Fornecimento e montagem de caixilharia exterior composta, com secção inferior em perfis de alumínio com ruptura térmica do tipo Sistemas Euro 2000 - série FC Semi-oculta, ou equivalente, acabamento lacado, incluindo vidro duplo tipo Saint-Gobain Glass (Exterior 8mm, tipo SGG Planitherm + cx 10mm + Interior laminado 10mm, tipo SGG Stadip Protect e SGG Stadip Silence ou equivalentes), e secção superior em perfis de alumínio do tipo Sistemas Euro 2000 - série SA, ou equivalente, incluindo lâminas de alumínio tipo Sistema PB, Ref. PB66 (lâmina furada) da Sistemas Euro 2000, ou equivalente, acabamento anodizado natural, com perfil de encaixe, incluindo recortes, fixações e ligações dos sistemas, todas as vedações e selagens com mástique silicone, todos os remates, acessórios e ferragens conforme mapa de vãos, bem como todos os trabalhos e materiais necessários ao seu perfeito funcionamento, tudo de acordo com os desenhos do projecto.				
1.6.2.1	VA20 Secção inferior: Janela 12 folhas projetantes + 12 folhas fixas, 29,76m x 2,00m Secção superior: Grelha de ventilação 12 folhas fixas, 29,76m x 0,85m	un	1,00	42 052,76 €	42 052,76 €
<b>1.7.</b>	<b>CARPINTARIAS</b>				
1.7.1	Fornecimento e montagem de portas interiores revestidas a CPL, de estrutura em réguas longitudinais e transversais em madeira, interior em aglomerado de partículas de madeira, faces em fibra de madeira e orlas revestidas a PVC em todo o perímetro da porta, do tipo Vicaima/Globaldis Portaro Linha Escolar, com acabamento Dekordor HD ou equivalente cor branco, incluindo aros e guarnições em contraplacado denso com largura de 70mm e boleados, acabamentos, ferragens e acessórios, tudo conforme marca fornecedora, mapa de vãos, bem como todos os trabalhos e materiais necessários ao seu perfeito acabamento e funcionamento, de acordo com mapa de vãos e desenhos do projecto e marca fornecedora.				
1.7.1.1	VM01 - 1 folha 0,85m x 2,10m	un	1,00	409,50 €	409,50 €
1.7.1.2	VM02 - 1 folha 0,85m x 2,10m (Corta-Fogo EI30)	un	2,00	677,60 €	1 355,20 €
<b>1.8.</b>	<b>PINTURAS</b>				
1.8.1	<i>Pinturas Exteriores</i>				
1.8.1.1	Fornecimento e aplicação de pinturas em paredes exteriores em tinta plástica com acabamento mate (plástica) através da aplicação de primário anti-alkalino soluvel em água, seguida da aplicação em três demãos de tinta tipo Aquor da Robbialac ou equivalente, sem diluição, tudo conforme indicações do fornecedor e caderno de encargos.	m <sup>2</sup>	22,00	13,50 €	297,00 €
1.8.2	<i>Pinturas Interiores</i>				
1.8.2.1	Fornecimento e execução de pintura de paredes interiores com tinta aquosa, cor branco em duas demãos, incluindo todos os trabalhos e materiais necessários à sua execução, tudo de acordo com os desenhos do projecto.	m <sup>2</sup>	245,00	12,50 €	3 062,50 €
<b>1.9.</b>	<b>DIVERSOS</b>				
1.9.1	Fornecimento e instalação conjunto completo de grelha autoreguladora de entrada de ar 45m <sup>3</sup> /h, do tipo S&P EC-N 45, ou equivalente, à cor branca, incluindo conjunto de manga conetora em aço galvanizado para atravessamento de parede, do sistema, aberturas de passagem, todos os acessórios, fixações e ligações, e todos os fornecimentos, e ensaios necessários para o seu perfeito funcionamento, tudo de acordo com as indicações da marca fabricante e das peças desenhadas do Projecto.	un	8,00	1 250,00 €	10 000,00 €
1.9.2	Fornecimento e execução de Plano de Mestragem de chaves, com integração no Plano de Mestragem geral do edifício, incluindo todos os trabalhos e fornecimentos necessários.	un	1,00	1 200,00 €	1 200,00 €

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

ART.	DESCRIÇÃO DOS TRABALHOS	UN	TOTAIS	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL
1.9.3	Fornecimento e execução de sistema de equipotencialização integrado de todas as componentes metálicas do edifício em contacto com os seus utilizadores, incluindo estruturas portantes, caixilharias, e restantes elementos, de acordo com plano sob aprovação da fiscalização. Inclui todos os trabalhos, fornecimentos, ferramentas, equipamentos, acessórios e reposições de acabamentos necessários para a boa execução das tarefas.	cj	1,00	2 500,00 €	<b>2 500,00 €</b>
1.9.4	Execução de limpeza geral do local da empreitada, incluindo todos os trabalhos e materiais necessários à execução e transporte de resíduos a operador de resíduos licenciado, tudo de acordo com o Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição em Projeto.	cj	1,00	1 500,00 €	<b>1 500,00 €</b>
1.9.5	Fornecimento e colocação de elevador tipo SCHINDLER 1000 ou equivalente: Ascensor de passageiros (630Kg, 8 pessoas), sem casa de máquinas, dimensões da cabine 1100 mm x 1400 mm x 2139 mm, acabamento em aço inox escovado; dimensão da porta 900 mm x 2000 mm. Incluído adaptações de obra necessárias ao extracurso de 3500mm, à colocação de ganchos na cobertura, de buchas químicas nas paredes na zona dos apoios e de grelha de ventilação superior e todos os trabalhos e materiais necessários para executar as ligações ao quadro eléctrico.	vg	1,00	35 288,37 €	<b>35 288,37 €</b>
<b>2. ESTABILIDADE</b>					
<b>2.1 Estruturas metálicas</b>					
2.1.1	Fornecimento e assentamento de pilares em perfil metálico tubular de secção circular com Ø168,3 x 6,3, aço S275, incluindo soldas, chapas de amarração, pernos, decapagem dos perfis metálicos a jacto de areia, pintura tudo conforme projecto.	kg	1220,00	11,66 €	<b>14 225,20 €</b>
2.1.2	Fornecimento e assentamento de vigas em perfil metálico IPE200, aço S275, incluindo soldas, chapas de amarração, pernos, decapagem dos perfis metálicos a jacto de areia, pintura tudo conforme projecto.	kg	1030,00	11,66 €	<b>12 009,80 €</b>
2.1.3	Fornecimento e assentamento de vigas em perfil tubular 160x160x6,3, aço S275, incluindo soldas, chapas de amarração, parafusos, decapagem dos perfis metálicos a jacto de areia, pintura, tudo conforme projecto.	kg	1250,00	11,66 €	<b>14 575,00 €</b>
2.1.4	Fornecimento e assentamento de vigas em perfil tubular 180x180x6,3, aço S275, incluindo soldas, chapas de amarração, parafusos, decapagem dos perfis metálicos a jacto de areia, pintura, tudo conforme projecto.	kg	2420,00	11,66 €	<b>28 217,20 €</b>
2.1.5	Fornecimento e montagem de Madres em aço tipo MadreMax 200x2.0, ou equivalentes, incluindo cortes, remates, apoios, parafusos M10 da classe 8.8, porcas e anilhas, pintura e demais trabalhos necessários, tudo conforme projeto.	m	155,00	7,78 €	<b>1 205,90 €</b>
2.1.6	Execução de tratamento superficial em estrutura metálica existente através de reparação com escovagem, lixagem ou decapagem da estrutura existente. Posterior aplicação de primário epoxy rico em zinco e pintura de acabamento em poliuretano ao RAL 9010, incluindo ligações, sistema de protecção contra corrosão e todos os trabalhos acessórios e complementares necessários à correcta execução.	cj	1,00	5 134,00 €	<b>5 134,00 €</b>

**438 769,98 €**



*Handwritten signature and initials in blue ink.*

# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 3 - ANEXOS  
FICHAS DE AÇÃO



## Índice

OU.01. CRIAÇÃO DE UM NOVO BRANDING DA CIDADE DE PROXIMIDADE	1
OU.02. APOIAR A REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE OCUPAÇÃO DO SOLO EM FUNÇÃO DOS ÍNDICES DE ACESSIBILIDADE	3
OU.03. REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE ESTACIONAMENTO PRIVADO	5
OU.04. REALIZAÇÃO DE UM INQUÉRITO À MOBILIDADE DA POPULAÇÃO RESIDENTE	7
OU.05. DEFINIÇÃO DE UM SISTEMA URBANO DE CENTRALIDADES	9
MA.01. REALIZAÇÃO DE CADASTRO DA INFRAESTRUTURA DE MODOS ATIVOS	11
MA.02. ELABORAÇÃO DO REGULAMENTO PARA A MICROMOBILIDADE	13
MA.03. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A REDEFINIÇÃO DOS LOCAIS DE ATRAVESSAMENTO DE PEÕES	15
MA.04. MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO PEDONAL NA CIDADE CENTRAL E NA PROXIMIDADE AOS GRANDES GERADORES	17
MA.05. MELHORIA DOS NÍVEIS DE SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO PEDONAL NOS TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE	19
MA.06. REFORÇO DOS MEIOS MECÂNICOS PARA TRANSPOSIÇÃO DOS DECLIVES MAIS ACENTUADOS	21
MA.07. REFORÇO DA CONECTIVIDADE EM MODOS ATIVOS DOS POLOS RESIDENCIAIS À RESTANTE MALHA URBANA	23
MA.09. SOBRELEVAÇÃO DAS PASSADEIRAS NOS EIXOS COM MAIOR VOLUME DE TRÁFEGO	27
MA.10. EXTENSÃO DA ECOPISTA DO CORGO COM LIGAÇÃO AOS AGLOMERADOS RESIDENCIAIS ADJACENTES	29
MA.11. ESTRUTURAÇÃO DE REDE CICLÁVEL URBANA, COM ENFOQUE NOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	31
MA.12. CRIAÇÃO DE PONTOS PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS NOS GRANDES GERADORES	33
MA.13. EXPANSÃO DO SISTEMA DE MICROMOBILIDADE PARTILHADA	35
MA.14. TRANSFORMAÇÃO DO CENTRO DA CIDADE E ZONAS RESIDENCIAIS EM ZONA 30, FOCADA EM ESTRATÉGIAS DE ACALMIA	37
MA.15. CRIAÇÃO DE ZONAS DE COEXISTÊNCIA EM ARRUAMENTOS DE MENOR LARGURA E EM ZONAS RESIDENCIAIS SELECIONADAS	39
MA.16. REALIZAÇÃO DE PROJETOS PILOTO DE URBANISMO TÁTICO PARA CRIAÇÃO DE ZONAS DE VIZINHANÇA E NOVOS ARRUAMENTOS PEDONAIS	41
MA.17. REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE PROMOÇÃO DA UTILIZAÇÃO DOS MODOS ATIVOS (PEDI BUS E BIKE BUS) PELA POPULAÇÃO ESCOLAR	43
TP.01. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A OTIMIZAÇÃO DA OFERTA DA REDE DOS TUVR	45
TP.02. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A EXPANSÃO DO TPF A ZONAS SEM OFERTA	47
TP.03. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA IDENTIFICAÇÃO DE POSSÍVEIS CORREDORES BUS	49
TP.04. REALIZAÇÃO DE INQUÉRITO DE SATISFAÇÃO AOS UTILIZADORES DA REDE DOS TUVR	51
TP.05. PROMOÇÃO DA SUBSTITUIÇÃO GRADUAL DA FROTA DOS TUVR POR VEÍCULOS NÃO POLUENTES	53
TP.06. PROMOÇÃO DA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE PARA EQUIPAMENTOS DE INTERESSE GERAL	55
TP.07. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A OTIMIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXIS	57
TP.08. MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ESPERA E ACESSO ÀS PARAGENS	59
TP.09. IMPLEMENTAÇÃO DE PAINÉIS DE INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL, DE FORMA PROGRESSIVA, NAS PARAGENS COM MAIOR OFERTA	61
TP.10. CRIAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS DE PARK & RIDE	63
TP.11. ATUALIZAÇÃO DA APP DOS URBANOS DE VILA REAL	65
TP.12. REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE INCENTIVO À UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO	67
CI.01. REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO DOS PERFIS DOS ARRUAMENTOS	69
CI.02. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO DE TRÁFEGO PARA A MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO ENTRE MARGENS E DOS FLUXOS DE ATRAVESSAMENTO	71
CI.03. REDEFINIÇÃO DA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO	73
CI.04. REFORÇO DAS MEDIDAS DE COMBATE AO ESTACIONAMENTO ILEGAL	75
CI.05. AUMENTO DO NÚMERO DE EIXOS RESTRITOS À CIRCULAÇÃO DE PESADOS	77



CI.06. REALIZAÇÃO DE UM PLANO PARA A OTIMIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA	79
CI.07. DENSIFICAÇÃO DA REDE VIÁRIA URBANA	81
CI.08. CONSTRUÇÃO DA VARIANTE NASCENTE	83
CI.09. IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES KISS & GO NOS ACESSOS AOS PRINCIPAIS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	85
CI.10. CRIAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO PARA A LOGÍSTICA URBANA	87
CI.11. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A LOCALIZAÇÃO DOS LOCAIS PARA CARGAS E DESCARGAS	89
CI.12. IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES DE MICROLOGÍSTICA E DE CONSOLIDAÇÃO DE LOGÍSTICA URBANA	91
CI.13. ATUALIZAÇÃO DA FROTA DO MUNICÍPIO PARA VEÍCULOS ZERO EMISSÕES	93
CI.14. REFORÇO DA INFRAESTRUTURA DE CARREGAMENTO PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS	95
CI.15. IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA INTELIGENTE DE GESTÃO E INFORMAÇÃO DE TRÁFEGO EM TEMPO REAL	97
CI.16. IMPLEMENTAÇÃO DE SISTEMA INTELIGENTE DE SINALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO EM TEMPO REAL	99



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	OU. OCUPAÇÃO URBANA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	OU.01
<b>AÇÃO</b>	<b>OU.01. Criação de um novo branding da cidade de proximidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A forte independência entre o sistema de uso de solo e o sistema de mobilidade, que constitui a espinha dorsal do PMUS, implica que o município assuma a importância do urbanismo de proximidade. Para tal, este plano carece ainda de uma forte identidade onde esteja ancorada e vinculada a ideia de uma mobilidade sustentável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Definição de uma imagem de marca, através da criação de um logótipo associado a uma imagem e um lema, que estejam preferencialmente ligados à identidade vila-realense, sendo também alusivos a aspetos históricos, culturais e ligações à mobilidade sustentável. Deve desenvolver-se uma estratégia de comunicação, baseada na distribuição de material informativo, publicações nas redes sociais e publicidade, bem como a promoção de eventos relacionados com a mobilidade sustentável.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Sensibilização da população para a temática da mobilidade sustentável Promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Criação da imagem de marca Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	40%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	60%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	100%

<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>	
Nº de eventos realizados; Nº de conferências anuais realizadas Nº de ações de divulgação realizadas	

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Contabilização do nº de eventos/ comunicações
-------------------------------	---

<b>META(S)</b>
10 Eventos na Semana da Mobilidade 10 Conferências realizadas 120 Comunicações na temática da mobilidade

<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>
Criação da Marca Campanha de divulgação da Marca

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

<b>META(S)</b>
Marca criada Divulgação da campanha

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	30 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>130 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

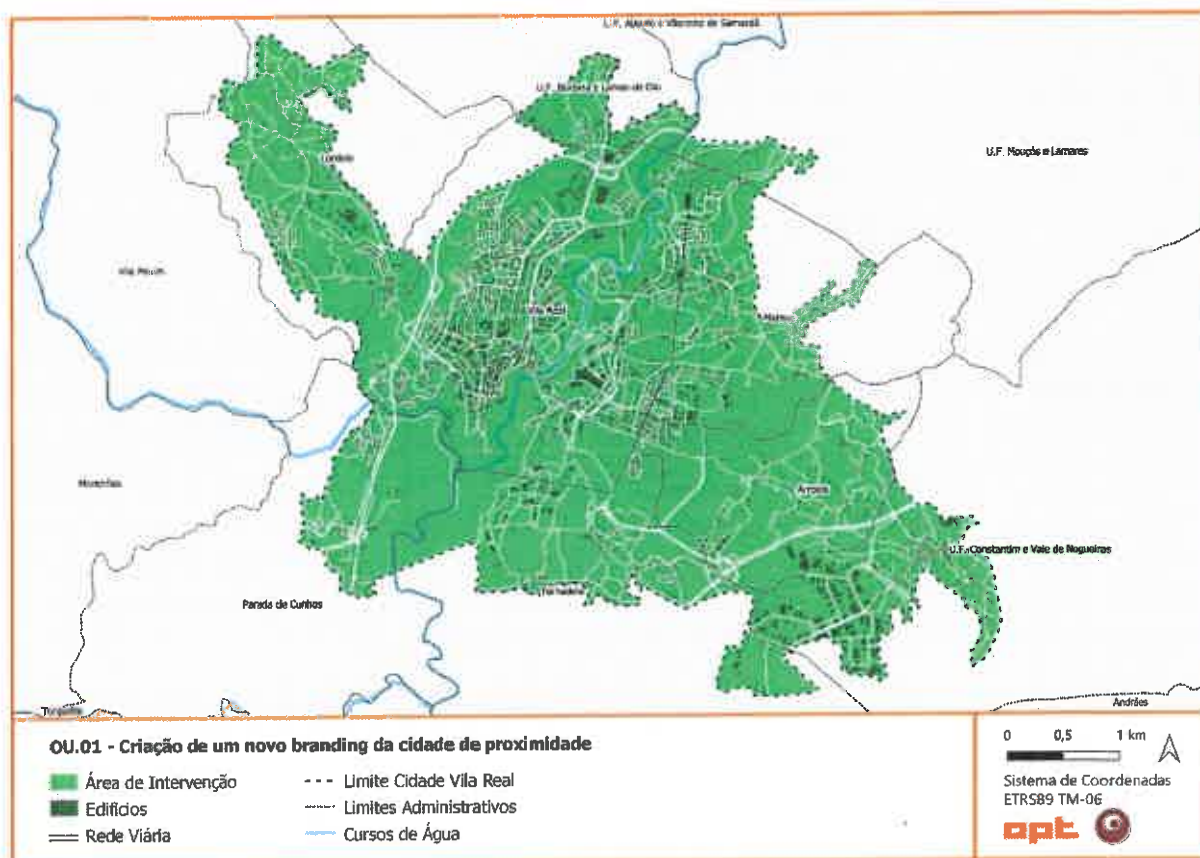


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	OU. OCUPAÇÃO URBANA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	OU.02
<b>AÇÃO</b>	<b>OU.02. Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade</b>				
<b>CONTEXUALIZAÇÃO</b>	Os índices de acessibilidade são uma ferramenta essencial para identificar, legitimamente, os territórios que possuem à partida potencial para o estabelecimento de hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Permitem também identificar, no extremo oposto, as áreas onde os modos ativos ou mesmo o transporte público dificilmente se assumem como alternativa e onde a expansão urbana deve ser restringida.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Alteração no índice de construção, gerando-se potencial com o aumento da atratividade do território, bem como acelerar o processo de mudança de hábitos de mobilidade. No território da cidade de proximidade propõe-se a bonificação de 15% no índice de construção, face ao permitido do PDM. Nas áreas de salvaguarda é importante condicionar a expansão urbana ao desenvolvimento de Planos de Pormenor. No território destinado a contenção da expansão urbana propõe-se a redução do índice de utilização para 0,10 nas áreas classificadas como HU2.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização do urbanismo de proximidade Promoção da utilização dos modos ativos				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

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

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

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

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

*Handwritten signature and initials*

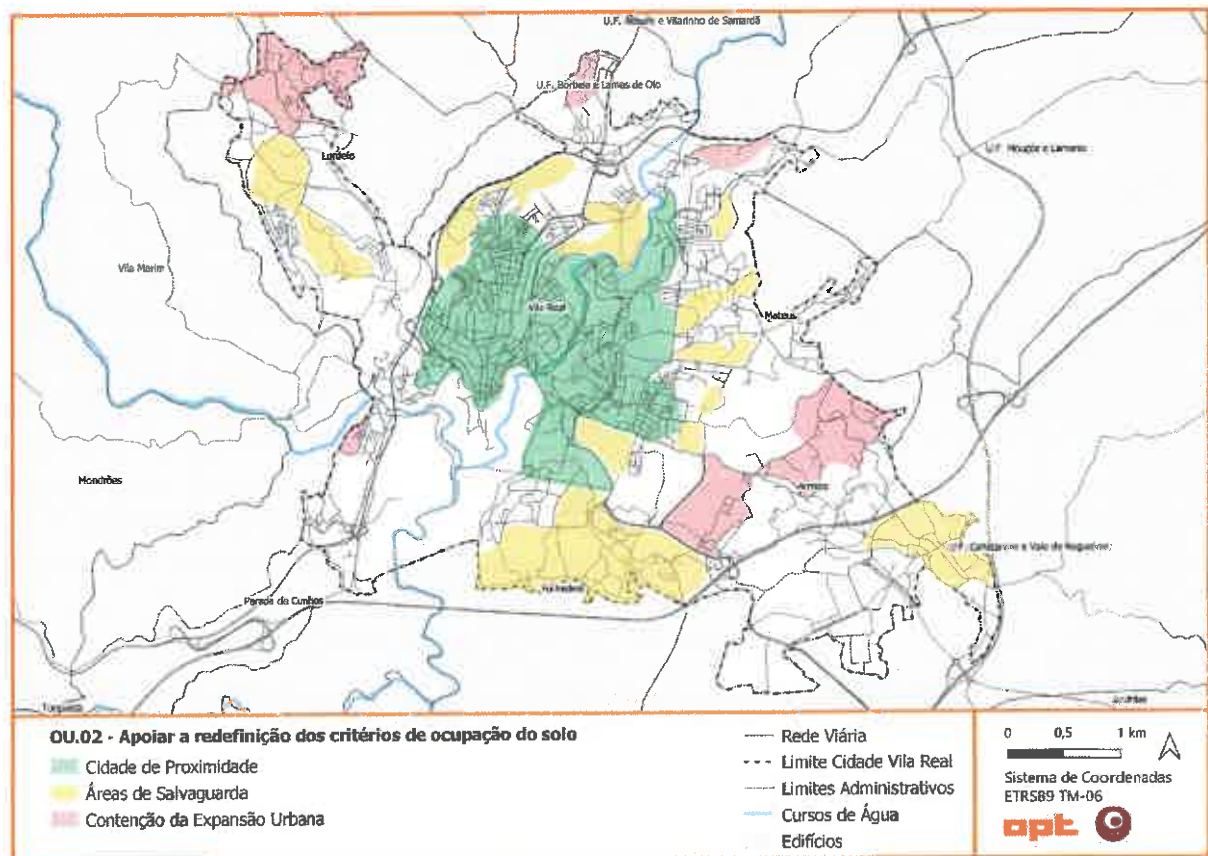
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	OU. OCUPAÇÃO URBANA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	OU.03
<b>AÇÃO</b>	<b>OU.03. Redefinição dos critérios de estacionamento privado</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A dotação do estacionamento automóvel nas novas construções é vista como um dos principais desafios para a promoção da mobilidade sustentável em áreas urbanas, ao encorajar a dependência automóvel. O desafio passa então por encontrar formas de reduzir a propensão para a utilização do automóvel, atuando diretamente na origem, ou seja, nos critérios de dotação de estacionamento.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Redução da exigência de estacionamento em novas construções residenciais, de comércio e serviços, no território da cidade de proximidade, levando à partida a uma menor propensão para a posse de viatura individual e, conseqüentemente a sua utilização diária. Propõe-se a definição de 50% do valor para o nº de mínimo de lugares, nas edificações no interior da cidade de proximidade.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da utilização do automóvel Promoção da utilização do transporte público e dos modos ativos				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

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

**META(S)**

-

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

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

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

**META(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------



*Handwritten signature in blue ink.*

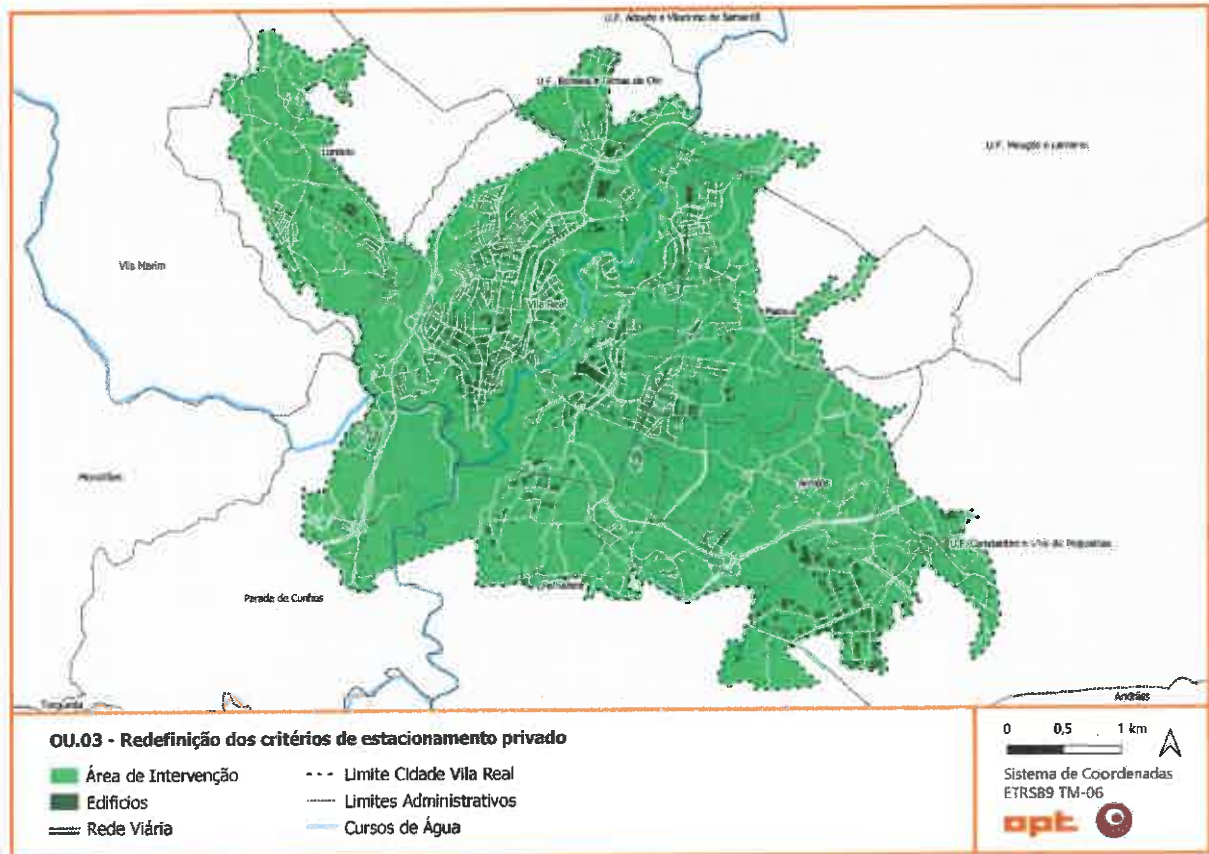
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	OU. OCUPAÇÃO URBANA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	OU.04
<b>AÇÃO</b>	<b>OU.04. Realização de um inquérito à mobilidade da população residente</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os momentos censitários, realizados a cada 10 anos, são na atualidade a única fonte regular de informação relativa aos padrões de mobilidade. Sendo estes de extrema importância no planeamento da mobilidade, a sua periodicidade não se adequa com o faseamento deste plano.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de inquéritos regulares, e abrangendo uma amostra com significância estatística. Para uma população residente de aproximadamente 30mil habitantes prevê-se a necessidade de uma amostra de aproximadamente 2 200 inquéritos. De forma a permitir avaliar os resultados da aplicação das diferentes ações do PMUS propõe-se uma periodicidade de 2 anos.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Conhecimento da evolução do panorama da mobilidade da população residente Ajuste das estratégias planeadas ou em curso				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de inquéritos à população realizados

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

5 Inquéritos bienais realizados

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

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

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

*[Handwritten signature]*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	45 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>75 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

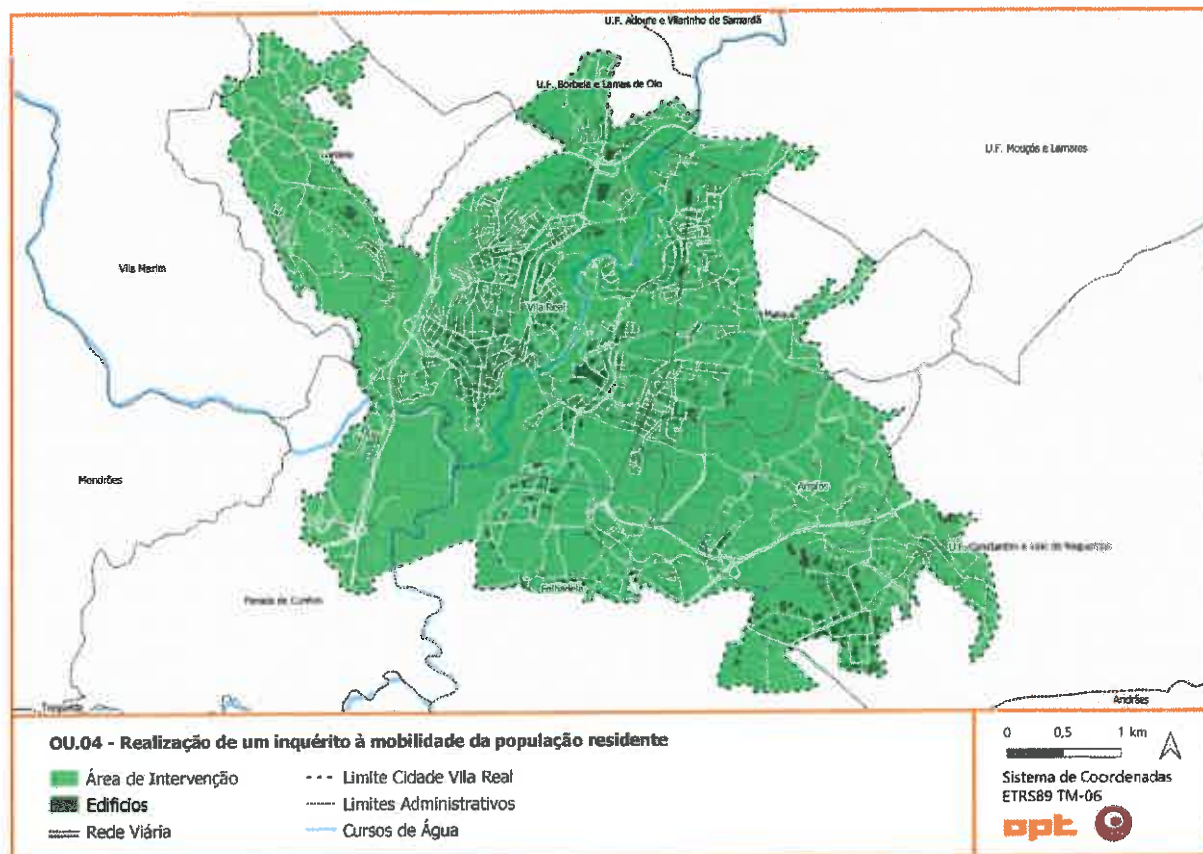


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

#### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	OU. OCUPAÇÃO URBANA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	OU.05
<b>AÇÃO</b>	<b>OU.05. Definição de um sistema urbano de centralidades</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Partindo de pequenas centralidades de proximidade até à principal centralidade do município, a hierarquização do sistema de centralidades é fundamental para estruturar a macroestrutura do território, orientando a expansão do território, identificando as linhas mestras para a melhoria do sistema de transporte público e definindo a estratégia de localização de equipamentos públicos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Definição das principais unidades de vizinhança, sendo entendidas como principais "bairros" da cidade, estruturando-se em três níveis hierárquicos. Associando a cada nível hierárquico um conjunto de diretrizes relacionadas com a dotação de equipamentos públicos, tipologia de comércio e cobertura de transporte público, permitirão otimizar a evolução do modelo territorial.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Reestruturação do modelo de organização territorial Valorização dos modos ativos				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

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

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS

**META(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real



*28*  
*Assinatura*

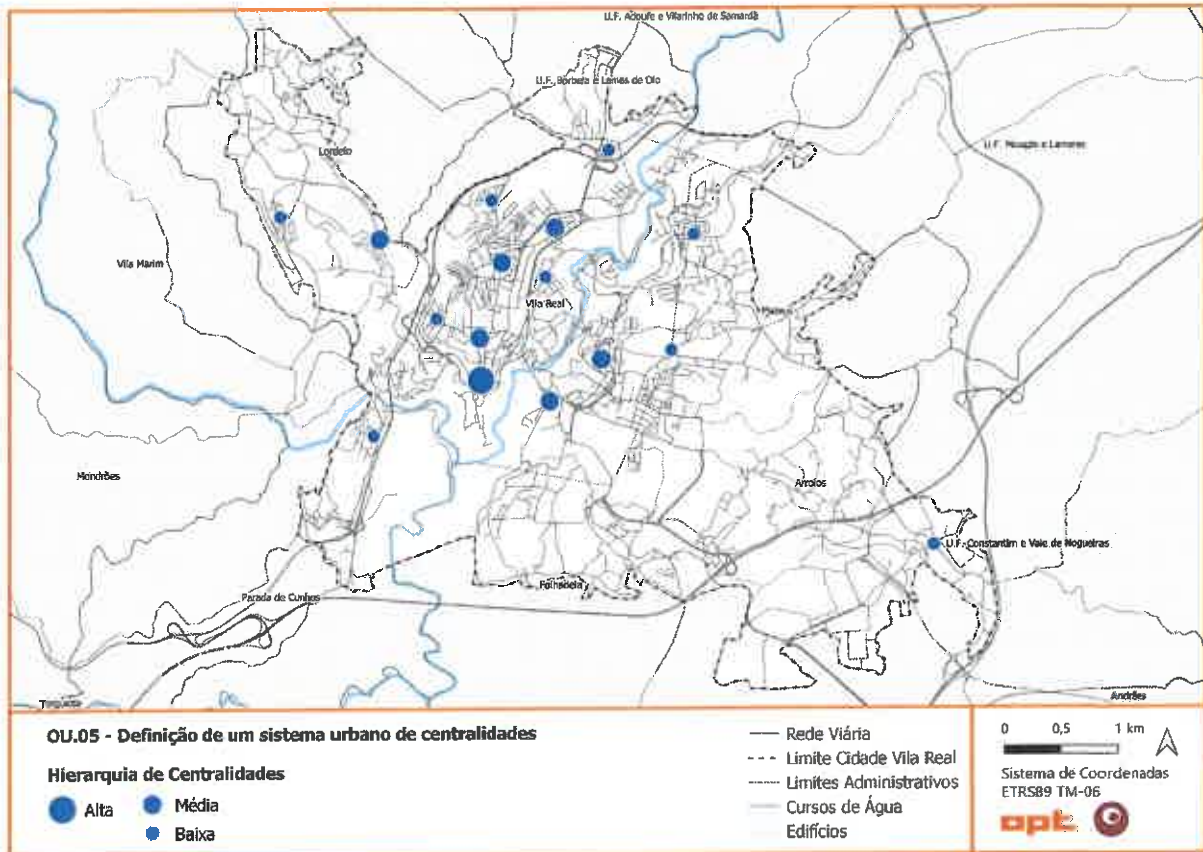
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.01
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.01. Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	No processo de diagnóstico deste PMUS ficou demonstrada a fragilidade do sistema pedonal no que respeita à provisão de condições adequadas à circulação, tendo sido identificado que mais de metade dos arruamentos na área de estudo não possuem as condições necessárias para a circulação pedonal em segurança. Torna-se então necessário conhecer, em pormenor, o estado da rede pedonal, com vista a hierarquizar as intervenções futuras.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de um cadastro detalhado onde conste toda a informação relativa aos níveis de acessibilidade pedonal e ciclável. Deve ser dado enfoque ao tipo de pavimento, estado de conservação do mesmo, largura do canal de circulação, existência de barreiras arquitetónicas, declive e condições de iluminação. Este diagnóstico deverá, preferencialmente, ser realizado sobre um modelo SIG.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos Criação de uma base de dados para otimização de intervenções futuras				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento do cadastro e manutenção da sua atualização	80%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Manutenção da atualização do cadastro	90%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Manutenção da atualização do cadastro	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de atualizações anuais

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

**META(S)**

10 Atualizações anuais ao cadastro

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

Realização do cadastro

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

**META(S)**

Realização do cadastro

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

*Handwritten initials and signature*

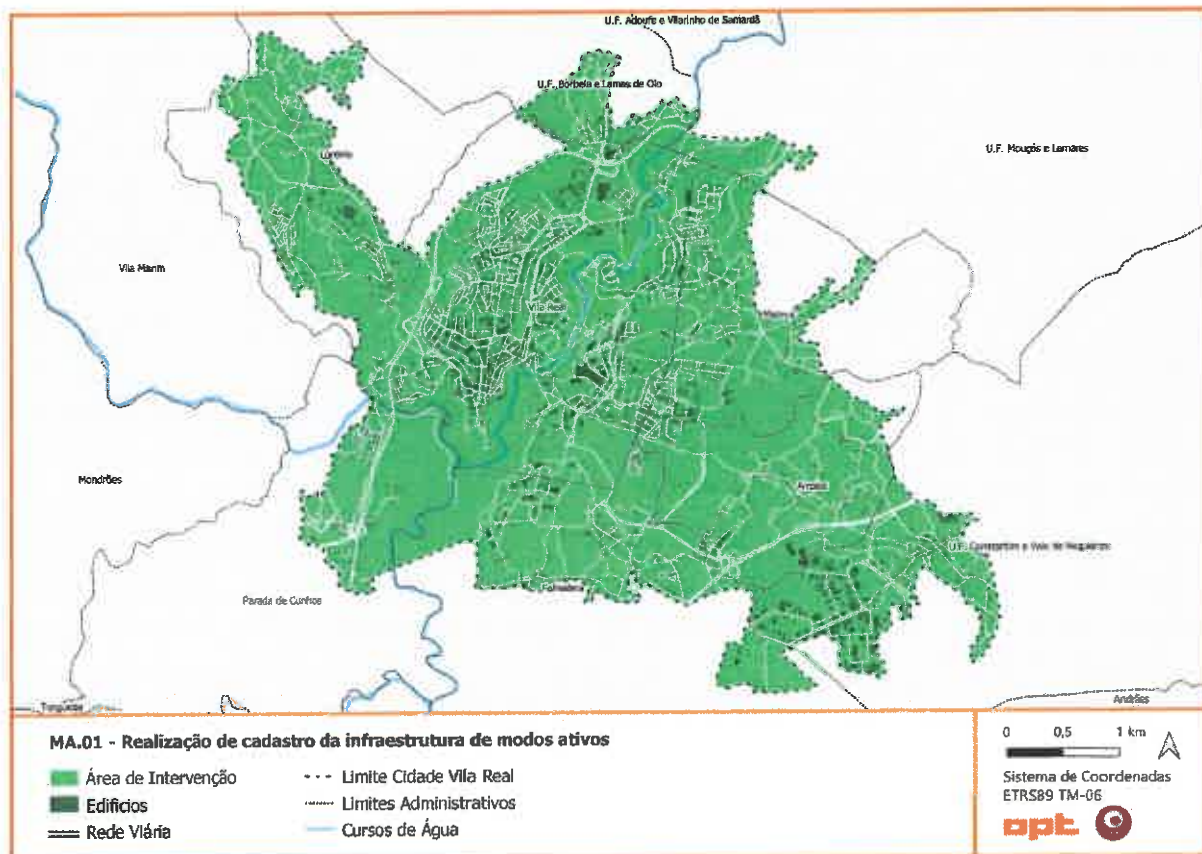
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precedência: MA.03; MA.04; MA.05; MA.07; MA.14; MA.15; MA.16
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.02
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.02. Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A micromobilidade, com soluções baseadas em veículos de pequenas dimensões, criou uma verdadeira disrupção no modelo de mobilidade de várias cidades. Possibilitando deslocamentos não poluentes, com um esforço físico muito reduzido dada a assistência da propulsão elétrica, e a velocidades altamente competitivas com outros modos concorrentes, a utilização destas novas soluções não está isenta de riscos. Acidentes com peões nos passeios e com outros veículos na faixa de rodagem, por vezes com consequências trágicas, e ocupação indevida do espaço público são consequências frequentes da falta de fiscalização e regulação na operação destes sistemas.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de um regulamento Municipal para disciplinar a utilização da Micromobilidade partilhada, para bicicletas e trotinetes, nomeadamente nos aspetos que afetem questões de operação do sistema. Este regulamento deverá incidir em aspetos como horários de operação, zonas de estacionamento autorizado, número máximo de veículos, sistema de pagamento, locais de circulação, mecanismo de partilha de dados com o município e outros requisitos relacionados com a logística dos operadores e responsabilidades com a fiscalização.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos; Redução da ocupação abusiva do espaço público; Redução dos índices de sinistralidade				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Infrações cometidas por ano (de acordo com o regulamento)

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

Redução gradual das infrações cometidas por ano

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

Criação do regulamento para a micromobilidade

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

Criação e aprovação do regulamento para a micromobilidade

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real



*Handwritten signature and initials in blue ink.*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	35 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>35 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

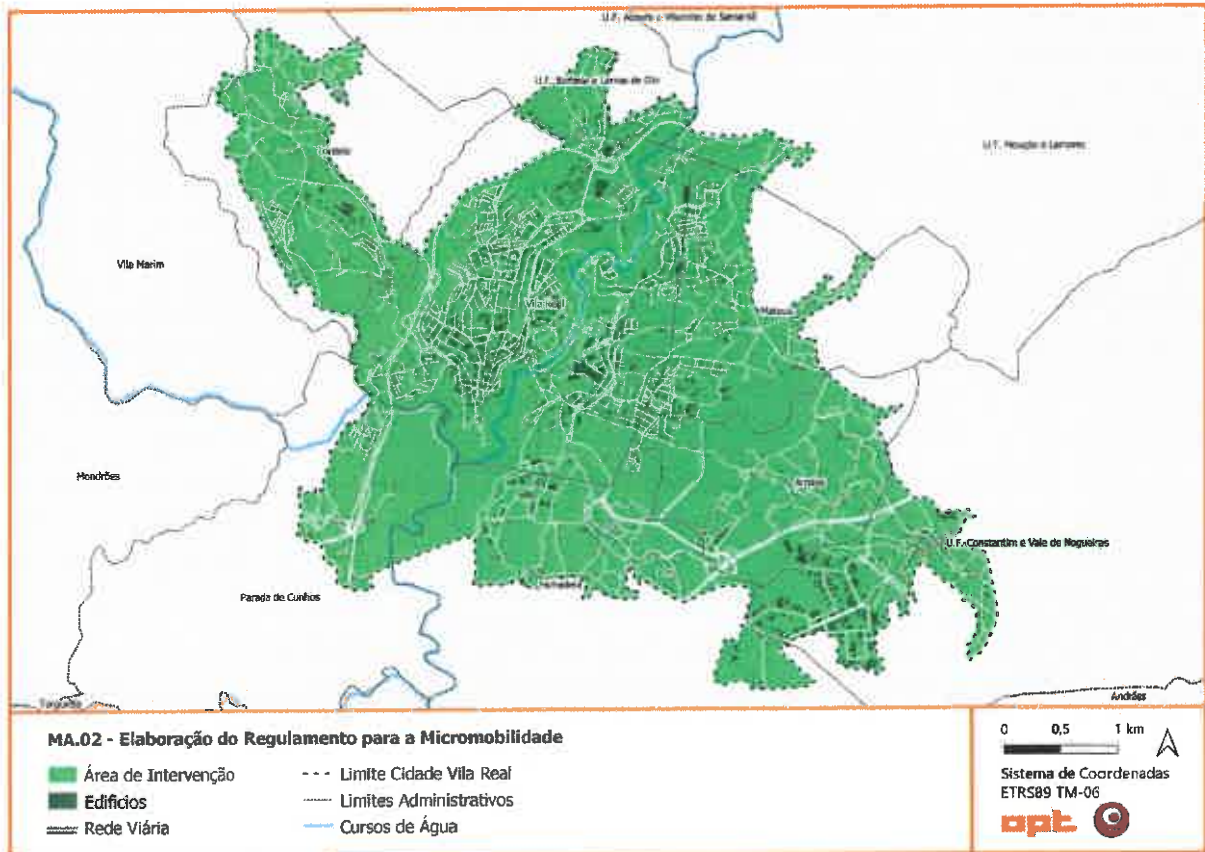


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precedência: MA.13; CI.02
------------------------------	---------------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.03
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.03. Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os locais de atravessamento de peões são uma parte essencial da infraestrutura urbana, permitindo o atravessamento em condições de segurança, reduzindo o risco de acidentes. Ao mesmo tempo devem disciplinar o comportamento dos peões, permitindo o seu atravessamento em locais selecionados.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Redefinição dos locais de atravessamento de peões através de um estudo, com enfoque para os principais equipamentos geradores de viagens, tais como estabelecimentos de ensino, de saúde, serviços públicos, grandes superfícies comerciais, igrejas, equipamentos desportivos e também na proximidade de paragens de autocarro. O cruzamento desta informação com os dados de sinistralidade poderá facilitar a definição de uma possível hierarquia de intervenções.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos Redução dos índices de sinistralidade				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

-

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

Realização do estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

Conclusão e apresentação do estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real

*Handwritten signature*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>20 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

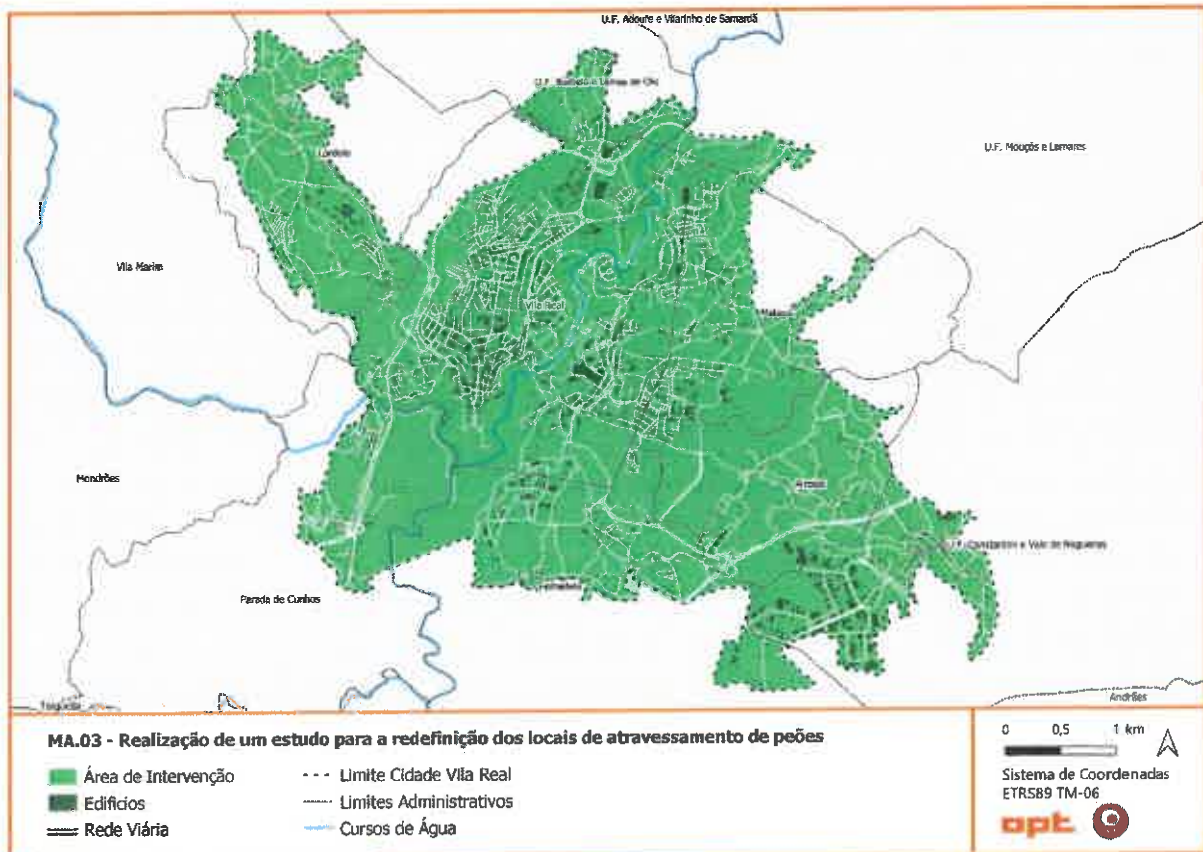


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.01 Precedência: MA.09
------------------------------	---

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.04
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.04. Melhoria das condições de circulação pedonal na cidade central e na proximidade aos Grandes Geradores</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Apesar dos esforços desenvolvidos para a melhoria das condições de circulação pedonal na cidade de Vila Real, em especial daqueles com mobilidade reduzida, é ainda possível encontrar um conjunto significativo de vias que não reúnem as condições adequadas de circulação, normalmente pela ausência de passeios.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de intervenções na via pública, com a criação de passeios em localizações selecionadas no interior da cidade central. Devem ser promovidas velocidades de circulação baixas, nos arruamentos de perfil mais reduzido, prevendo-se sempre que necessário o estreitamento das faixas de rodagem ou estreitamento do número de vias, sentidos únicos de circulação ou conversão de estacionamento em espaço pedonal. Ao todo está prevista a criação de, aproximadamente, 22km de passeio no território em estudo. A curto prazo prevê-se a execução das ações já estudadas pelo município, no âmbito do PEDU e de outros programas. Já a médio e longo prazo prevê-se a execução do remanescente desta ação, devendo sempre ser encadeada com o cadastro de infraestrutura de modos ativos.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal do modo pedonal e do transporte público Redução dos índices de sinistralidade Qualificação do espaço público				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	6,7km de passeios criados	30%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	13,2km de passeios criados	90%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	2,1km de passeios criados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão dos passeios a criar;  
Quota modal do modo pedonal

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Inquérito à Mobilidade bienal
-------------------------------	-------------------------------

**META(S)**

22km de passeios a criar;  
Aumento de 33% na quota modal dos modo pedonal face ao ano de implementação do PMUS

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

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

**META(S)**

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



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	MA.05
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.05. Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Territórios de baixa densidade apresentam constrangimentos constantes à circulação pedonal. É comum verificar-se a inexistência de passeios ou outras plataformas para circulação segura de peões. Frequentemente se observam deslocações a pé com recurso à faixa de rodagem, onde existem veículos estacionados nas bermas e a circularem a grandes velocidades, aumentando o potencial de atropelamento.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de condições físicas, nos diferentes aglomerados residenciais dos território de baixa densidade, para a circulação segura de peões e reforçando os níveis de iluminação pública. Defende-se a materialização da estratégia através de ações de urbanismo tático para redução de velocidades de circulação nestes locais. como é o caso de marcações no pavimento ou a instalação de mobiliário urbano para promover a redução da velocidade de circulação. A criação de zonas 30 e de coexistência, contempladas em outras ações neste plano, terão um papel complementar a esta intervenção. Ao todo está prevista a intervenção em cerca de 30km da rede viária				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal do modo pedonal e do transporte público Redução dos índices de sinistralidade				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>		0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	5,6km de arruamentos intervencionados	19%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	24,2km de arruamentos intervencionados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão dos arruamentos intervencionados

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

30km de arruamentos intervencionados

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

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	44 648,00 €	55 810,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	193 576,00 €	241 970,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>238 224,00 €</b>	<b>297 780,00 €</b>

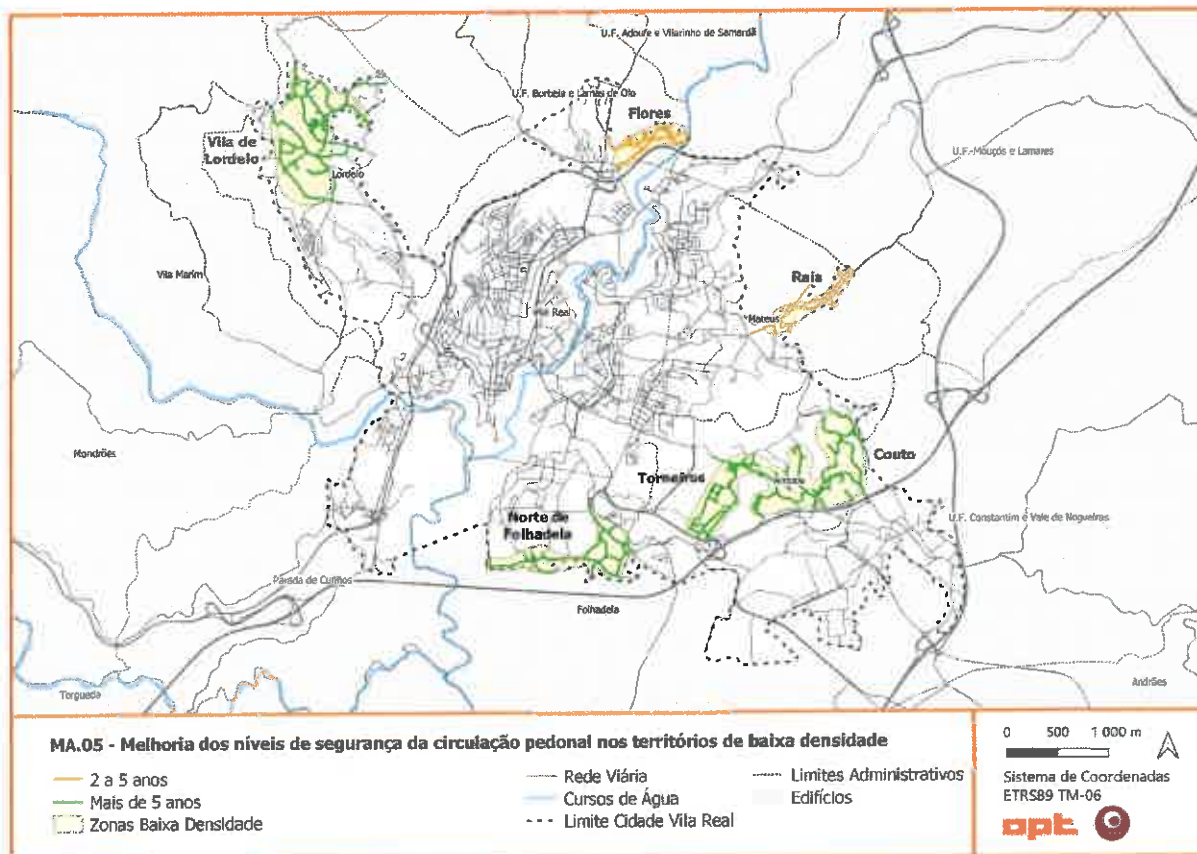


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.01; MA.09 Precedência: MA.06 Interdependência: TP.01; MA.07; TP.07; TP.08
------------------------------	--

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.06
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.06. Reforço dos meios mecânicos para transposição dos declives mais acentuados</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A topografia tem um impacto significativo na forma como as pessoas se deslocam, especialmente em meio urbano, potenciando ou limitando o modo pedonal nas deslocações diárias. Este facto é particularmente relevante no território da cidade de Vila Real.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Aumento da atratividade dos modos ativos, em especial do modo pedonal, sendo identificada uma localização adicional para dar continuidade à estratégia de reforço da acessibilidade pedonal. Em linha com os investimentos em curso nesta temática propõe-se a instalação de uma escada rolante entre a Rua Cidade de Espinho e a Avenida Aureliano Barrigas, facilitando o acesso à Escola Secundária de São Pedro e à centralidade da Nossa Senhora da Conceição a partir da malha urbana envolvente à Avenida da Europa.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos e transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de meios mecânicos implementados

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

1 Meio mecânico implementado

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

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	12 000,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>12 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>



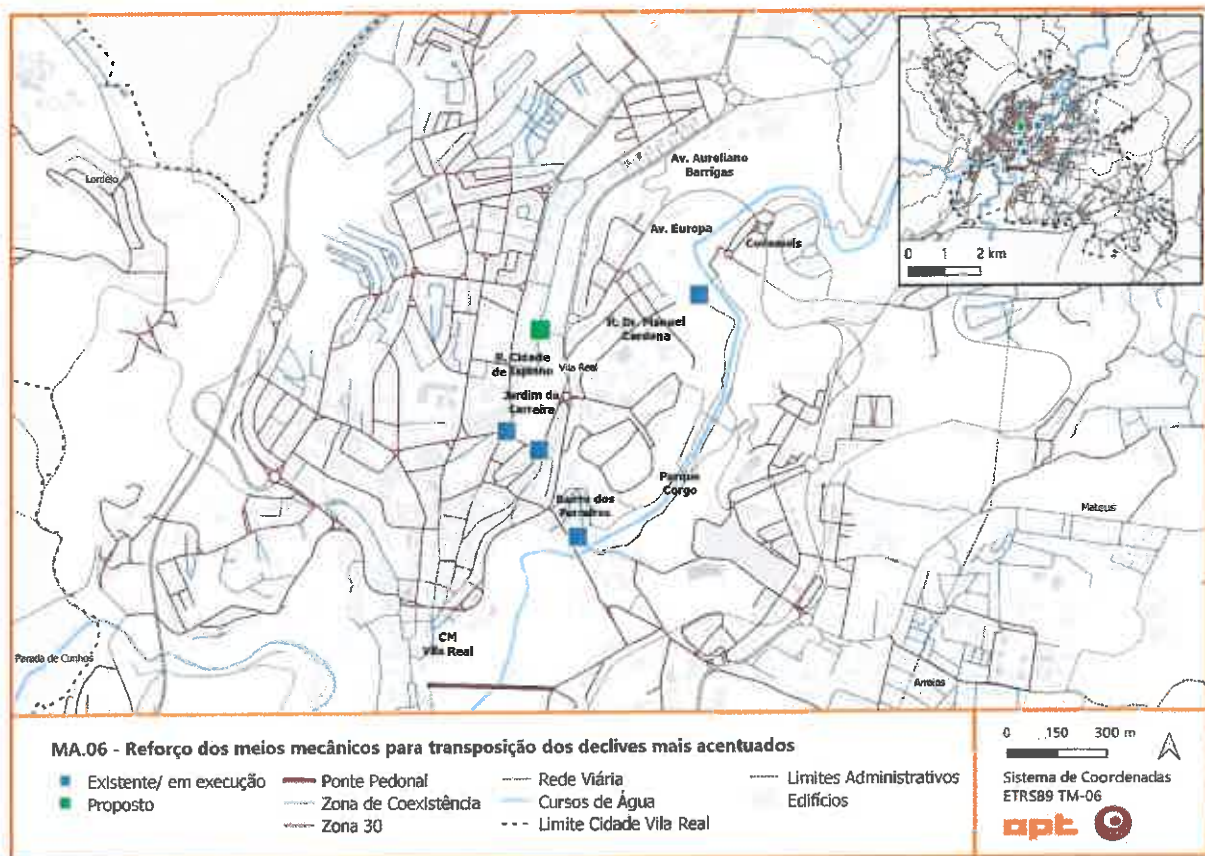
*Handwritten signature*

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.04; MA.05
------------------------------	----------------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	MA.07
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.07. Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A dimensão média dos quarteirões aumentou progressivamente ao longo do séc. XX, acompanhando as tendências de aumento da eficiência do funcionamento dos territórios. Por sua vez, os níveis de acessibilidade do território estão fortemente ligados à permeabilidade da malha urbana. Em malhas urbanas menos densas, o aumento das distâncias a percorrer levou a uma redução da atratividade dos modos ativos. No processo de diagnóstico foram identificadas várias áreas, que, por via dos padrões de urbanização, apresentam limitações em termos de conectividade, por vezes ligadas ao restante território num único ponto.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Restabelecer um modelo de cidade de proximidade auxiliada na redução das distâncias a percorrer entre os diferentes pontos do território, em especial nos modos ativos. Pretende-se aumentar a permeabilidade da malha urbana nos locais identificados, com a criação de 212 metros de percursos pedonais e cicláveis.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos e transporte público				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução dos projetos	8%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução das empreitadas	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>		100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão das ligações a criar;  
Quota modal dos modos ativos

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

0,2 km de novas ligações a criar;  
Aumento de 40% na quota modal dos modos ativos face ao ano de implementação do PMUS

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

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real



*Handwritten signature*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	5 088,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	63 600,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>5 088,00 €</b>	<b>63 600,00 €</b>

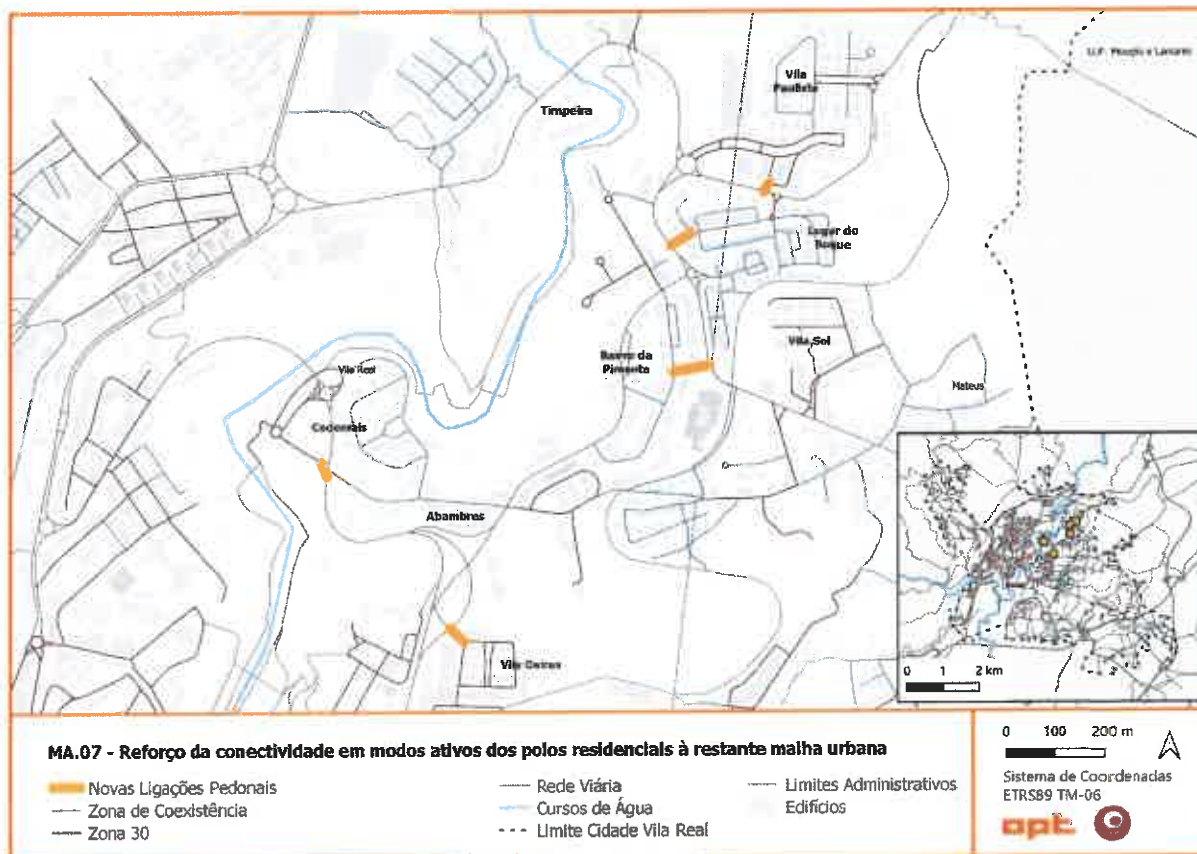


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.07 Interdependência: MA.04; MA.05; MA.11; MA.12
-----------------------	---

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.08
<b>AÇÃO</b>	MA.08. Construção da nova ponte pedonal				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Sendo a principal quebra da conectividade entre as suas margens, o Vale do Corgo reduz a atratividade da utilização dos modos ativos, principalmente nas ligações entre a UTAD e o centro da cidade. Neste sentido, o município lançou, em 2019, um concurso para o projeto do projeto de execução de uma travessia pedonal e ciclável de ligação entre as duas margens, ligando a Vila Velha à Meia Laranja.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Construção de uma ponte pedonal e ciclável, localizada cerca de 400 metros a sul da Ponte Metálica, que possibilitará uma ligação mais direta entre o centro da cidade e o campus da UTAD, com benefícios notórios para as deslocações em bicicleta, dada a sua proximidade à Ecopista do Corgo, que se desenvolve ao longo da margem nascente. Por essa razão está contemplada também uma ligação ciclável com cerca de 200 metros de extensão, em grande medida executada por via de uma zona 30 na Rua Monsenhor Jerónimo do Amaral.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	0%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

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

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

Construção da nova ponte pedonal

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

Construção da nova ponte pedonal

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	500 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	6 900 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>500 000,00 €</b>	<b>6 900 000,00 €</b>

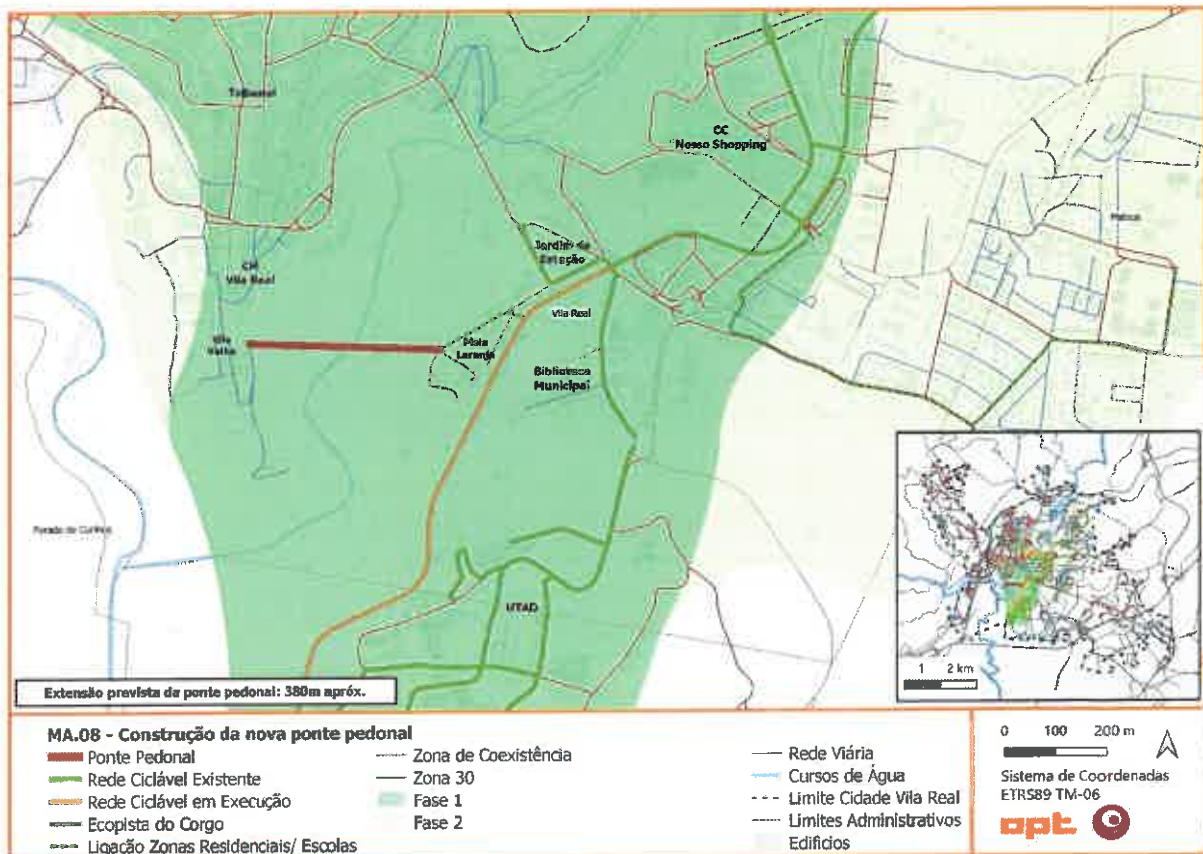


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: MA.11; MA.12
------------------------------	--------------------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.09
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.09. Sobrelevação das passadeiras nos eixos com maior volume de tráfego</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Ao contrário de ações como o rebaixamento dos lances dos passeios, com impacto apenas no aumento dos níveis de inclusividade da rede pedonal, a sobrelevação das passadeiras combina este aspeto com a promoção da redução da velocidade de circulação dos veículos, contribuindo para a redução dos níveis de sinistralidade. Este tipo de soluções tem vindo a ganhar peso em várias áreas urbanas que buscam um ambiente urbano mais seguro e amigável dos modos ativos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Intervenção na via pública com vista à sobrelevação de 33 passadeiras, localizadas em pontos de concentração de sinistros. Em todas as intervenções deverá ser acutelada a sua sinalização e iluminação adequadas, eliminando o risco de atropelamentos.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos Redução dos índices de sinistralidade				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 11 locais	33%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 17 locais	85%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 5 locais	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de novas passadeiras sobrelevadas;  
Nº de atropelamentos anuais nos locais intervencionados

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

**META(S)**

Sobrelevação de novas 33 Passadeiras;  
Zero atropelamentos anuais nas passadeiras intervencionadas

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

-
---

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

**META(S)**

-
---

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



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	2 464,00 €	30 800,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	3 808,00 €	47 600,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	1 120,00 €	14 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>7 392,00 €</b>	<b>92 400,00 €</b>

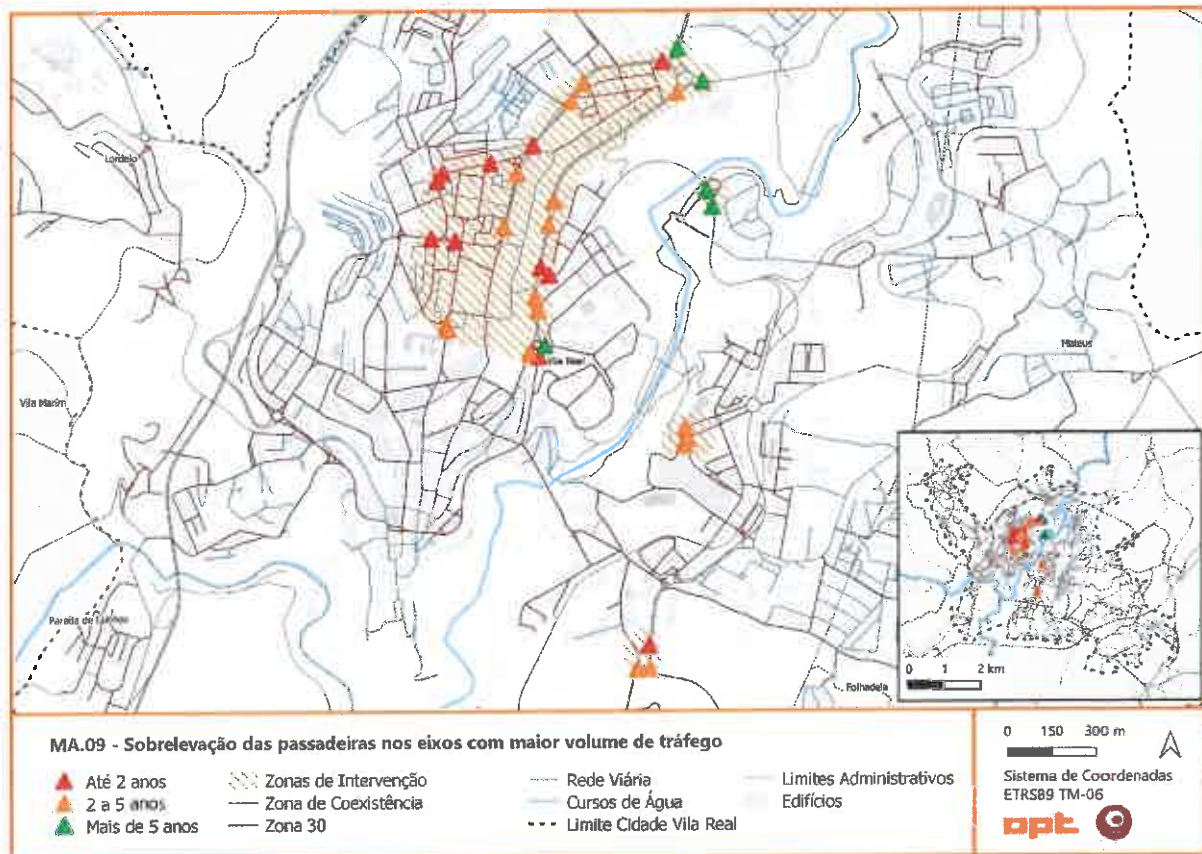


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.03 Precedência: MA.04; MA.05
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.10
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.10. Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O concelho ficou desligado da rede ferroviária nacional no ano de 2009, deixando no terreno o canal da infraestrutura, livre no entanto, para uma possível ocupação e reaproveitamento futuro. Apresenta uma pendente ligeira ao longo de todo o desenvolvimento, característica de uma canal ferroviário, aumentando por isso o seu potencial de utilização para modos ativos, nomeadamente a bicicleta. Recentemente foi reabilitado o troço entre a antiga estação ferroviária e o centro de saúde de Mateus, disponibilizando uma ligação pavimentada e iluminada em parte do seu percurso, com o objetivo de promover a utilização da bicicleta, estando em execução a sua extensão até ao Campus da UTAD.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Requalificação da antiga linha do Corgo em Ecopista, na ligação entre o centro de saúde de Mateus e a antiga estação de Abambres, ao longo de 2,3km, e seguindo a tipologia de intervenção já executada no restante troço. Esta ação prevê também a execução de pequenas ligações pedonais e cicláveis cómodas, acessíveis e seguras para os aglomerados residenciais adjacentes, contabilizando cerca de 1000m.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos Aumento da quota modal da bicicleta Melhoria dos índices de acessibilidade ciclável				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução do projeto	8%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução da empreitada	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%-

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão da intervenção na Ecopista do Corgo  
Quota modal da bicicleta

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**  
Inquérito à Mobilidade bienal  
Dados de contadores de Bicicleta

**META(S)**

Execução de 2,3km da Ecopista e ligação aos aglomerados adjacentes num total de aproximadamente 1km;  
Quota modal da bicicleta de 2%

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

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

*Handwritten signatures and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	124 683,20 €	-
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 558 540,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>124 683,20 €</b>	<b>1 558 540,00 €</b>

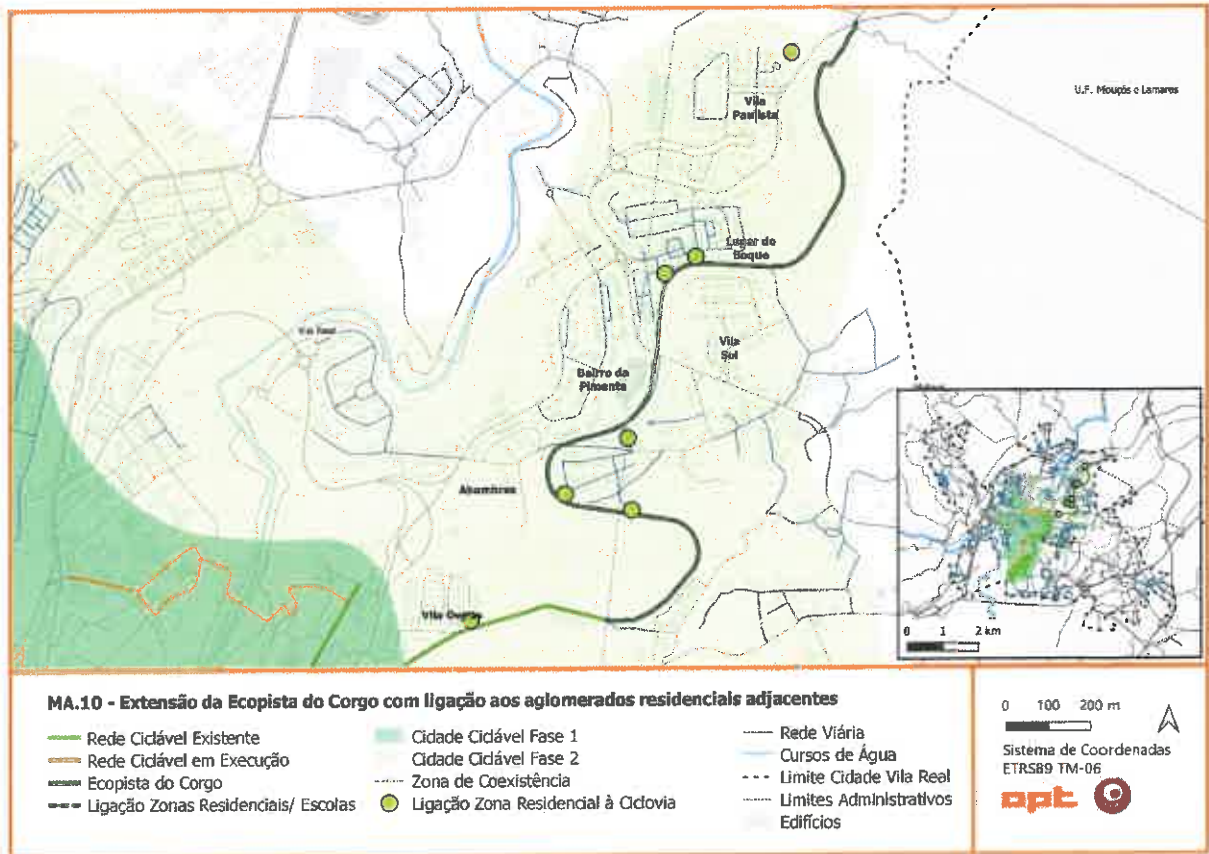


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precedência: MA.11; MA.12; MA.13
------------------------------	----------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.11
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.11. Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A promoção de mobilidade ciclável é, atualmente, um dos grandes desígnios da política de mobilidade de várias cidades europeias em linha com o reconhecimento das suas vantagens ao nível da redução do congestionamento, dos níveis de ruído e poluição e da promoção de um estilo de vida mais saudável. Para promover a utilização deste modo de transporte é fundamental garantir a criação de uma rede, no próprio sentido da palavra. Isto significa evitar a implementação de troços desconexos e, como tal, sem utilidade prática para a promoção da utilização diária da bicicleta.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de uma ligação ciclável que sirva o Centro Escolar da Araucária, a Escola Secundária Morgado de Mateus e a EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral, a partir da Ecopista do Corgo. Nos restantes arruamentos da cidade, as limitações de espaço canal impedem a criação de infraestrutura dedicada sem limitações consideráveis na redução da dotação de estacionamento, na quantidade de árvores ou implicando alterações nos sentidos de circulação automóvel com impactos significativos na fluidez do tráfego e na definição da rede de transporte público. Propõe-se, assim, que a rede ciclável seja, em grande medida, articulada com a rede de zonas 30 e de coexistência.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos Aumento da quota modal da bicicleta Melhoria dos índices de acessibilidade ciclável				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução dos projetos	8%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução das empreitadas	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>		100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão das ligações cicláveis criadas;  
Quota modal da bicicleta

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** Realização de inquéritos escolares anuais

**META(S)**

Execução de 1,6km de ligações cicláveis  
Quota modal da bicicleta na população escolar de 5%

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

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** -

**META(S)**

-

**ENTIDADES INTERVENIENTES** CM Vila Real, Juntas Freguesia, Agrupamentos de Escolas

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	69 984,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	874 800,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>69 984,00 €</b>	<b>874 800,00 €</b>

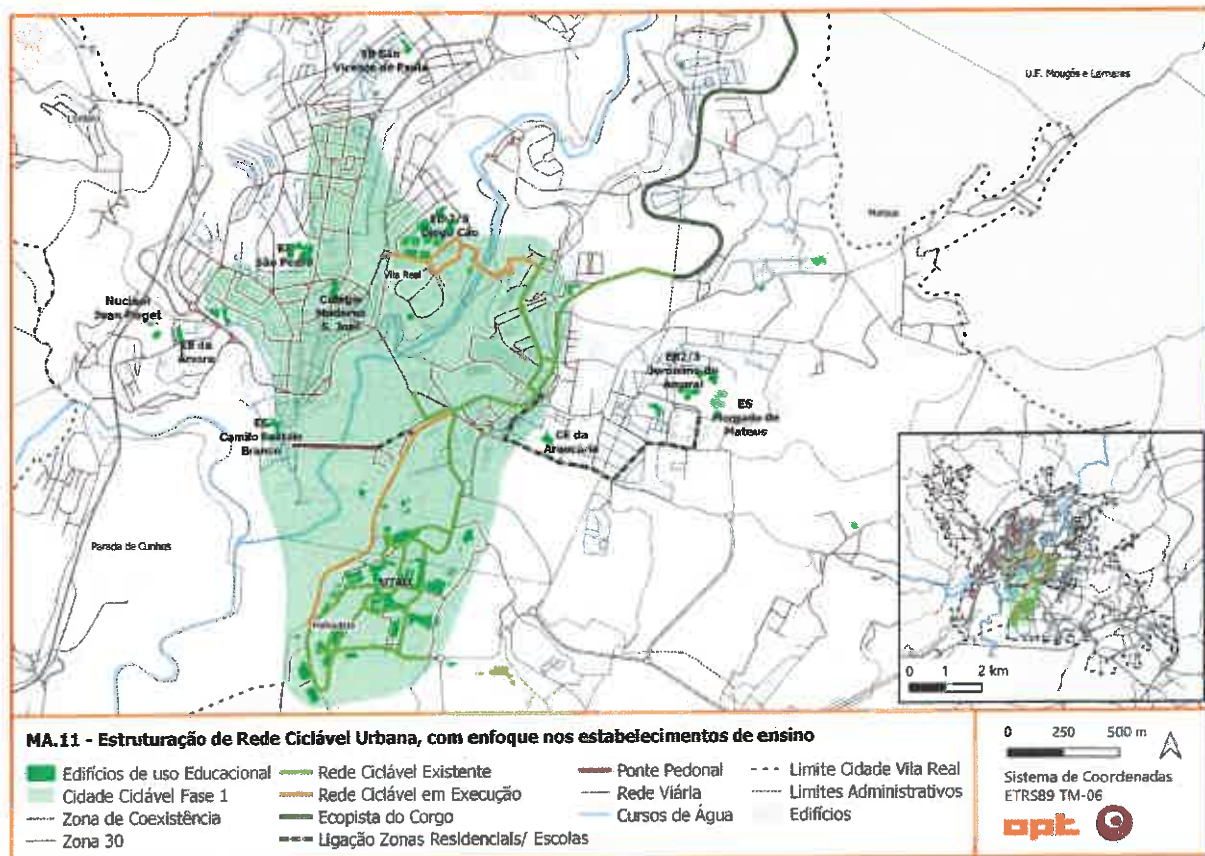


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.10 Precedência: MA.13 Interdependência: MA.07; MA.08; MA.12
------------------------------	--

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.12
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.12. Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Em linha com a criação de uma rede ciclável é essencial a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte da mobilidade ciclável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Criação de pontos de estacionamento para bicicletas que funcionará como elemento de suporte à mobilidade ciclável. Destina-se a abranger os principais equipamentos públicos e grandes geradores de viagens tais como equipamentos culturais, de lazer, da saúde, centro comercial, mercado municipal e terminal rodoviário, sendo ainda criadas este tipo de infraestruturas no interior dos principais bairros residenciais. Propõe-se a criação de quase 800 lugares para estacionamento de bicicleta, privilegiando-se a infraestruturas em "U" ou outra solução semelhante que permita a fixação ao quadro da bicicleta e não apenas à roda.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da quota modal da bicicleta Valorização do espaço público				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de estacionamento para 360 bicicletas	46%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de estacionamento para 410 bicicletas	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Número de lugares de estacionamento para bicicletas implementados

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

Instalação de estacionamento para 770 bicicletas

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

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real, Juntas de Freguesia, ACIVR

*Handwritten signature*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	14 400,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	16 400,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>30 800,00 €</b>

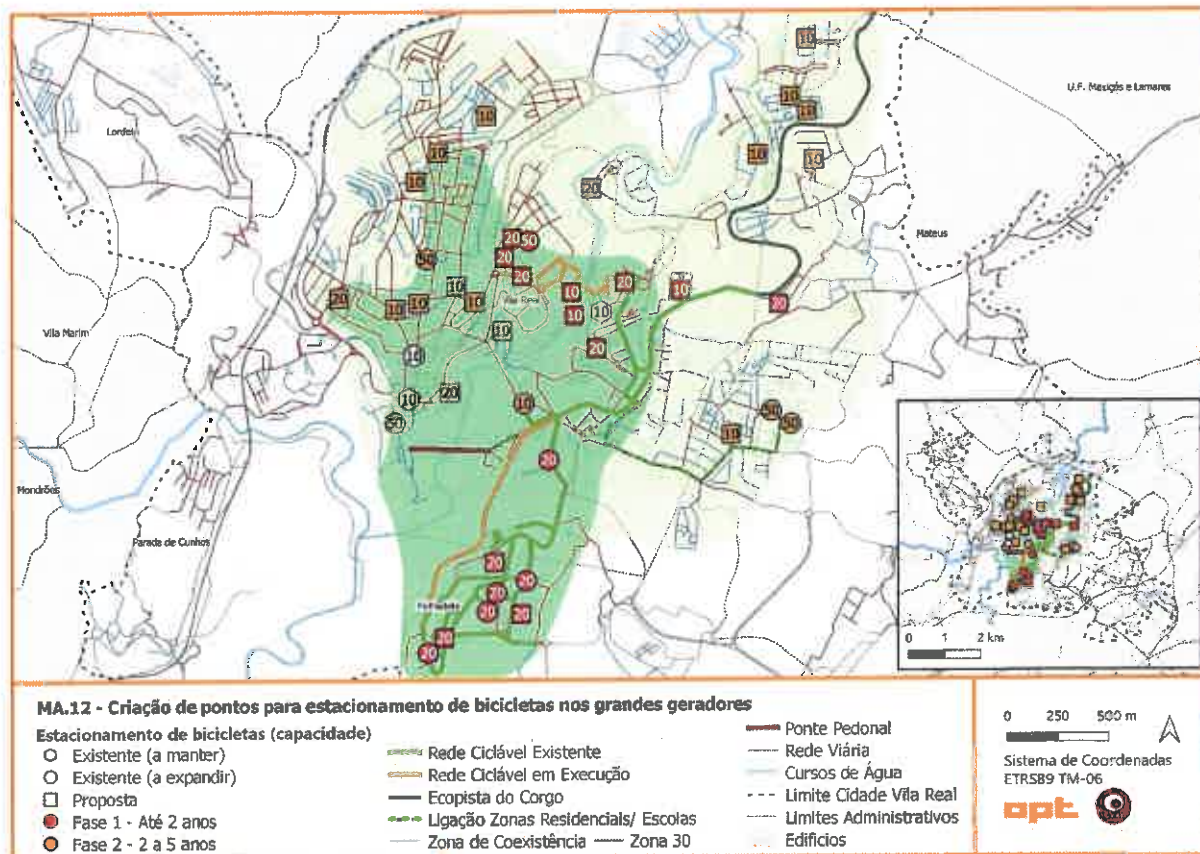


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.10 Precedência: MA.13 Interdependência: MA.07; MA.08; MA.11
------------------------------	--

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.13
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.13. Expansão do sistema de micromobilidade partilhada</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A entrada recente em funcionamento de um sistema de micromobilidade partilhada na cidade de Vila Real, baseada em trotinetes, incita que a médio e longo prazo, as alterações introduzidas no modelo de mobilidade da cidade permitirão aumentar a atratividade do sistema.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Aumento do número de pontos de estacionamento para 60 localizações, com vista a aumentar a atratividade do sistema. Em linha com o reforço das condições de segurança de utilização da bicicleta na rede viária urbana, propõe-se a incorporação de 50 bicicletas elétricas.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Estudo para a definição da localização dos pontos de partilha	33%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Expansão do sistema e colocação de pontos de partilha	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Pontos de partilhada criados;  
Nº de bicicletas no sistema;  
Nº utilizadores do sistema

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

Criação de, pelo menos, 10 novos pontos de partilha;  
Introdução de 50 bicicletas elétricas no sistema;  
Aumento anual de 10% no número de utilizadores no sistema de mobilidade partilhada

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

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; Operador de micromobilidade





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.14
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.14. Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zona 30, focada em estratégias de acalmia</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Em meio urbano, em especial em zonas residenciais, a circulação a elevadas velocidades é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável, Segundo dados da Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%. Em nota comparativa, um atropelamento a 60km/h faz aumentar a probabilidade de morte em 90%. As zonas 30 permitem criar um ambiente urbano mais seguro, com menor ruído e poluição, possibilitando também a utilização da bicicleta em coexistência com o tráfego rodoviário, dada a aproximação das velocidades de circulação.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de zonas com velocidade de circulação máxima de 30km/h, em cerca de 97 km de arruamentos em ruas 30, com a primeira fase a incidir nas principais centralidades da cidade central e na UTAD, com as fases seguintes a refletir uma extensão gradual aos territórios periféricos. As entradas nas zonas 30 deverão estar claramente assinaladas através de sinalização vertical, complementada com sinalização horizontal sempre que possível, podendo também recorrer-se a estreitamentos viários, lombas ou à alteração da cor do pavimento, de forma a reforçar a sua presença. Já no interior das zonas 30 a manutenção da circulação a velocidades reduzidas poderá ser materializada a partir da alteração dos alinhamentos horizontais, pela redução dos raios de curvatura, estrangulamentos, gincanas ou rotundas, dos alinhamentos verticais através de bandas sonoras, lombas, passadeiras ou interseções sobre-elevadas. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseadas em estratégias de urbanismo tático.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Qualificação do espaço público Redução dos índices de ruído e poluição em virtude das velocidades de circulação mais reduzidas Redução dos índices de sinistralidade				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	27,8 km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30	30%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	27 km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30	60%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	42,km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30	100%

<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>	
Extensão das vias integradas em Zonas 30	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	
<b>META(S)</b>	
Integração de 97km de arruamentos na rede de zonas 30	
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	
<b>META(S)</b>	
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; Juntas de Freguesia

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	22 240,00 €	278 000,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	21 600,00 €	270 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	34 240,00 €	428 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>78 080,00 €</b>	<b>976 000,00 €</b>

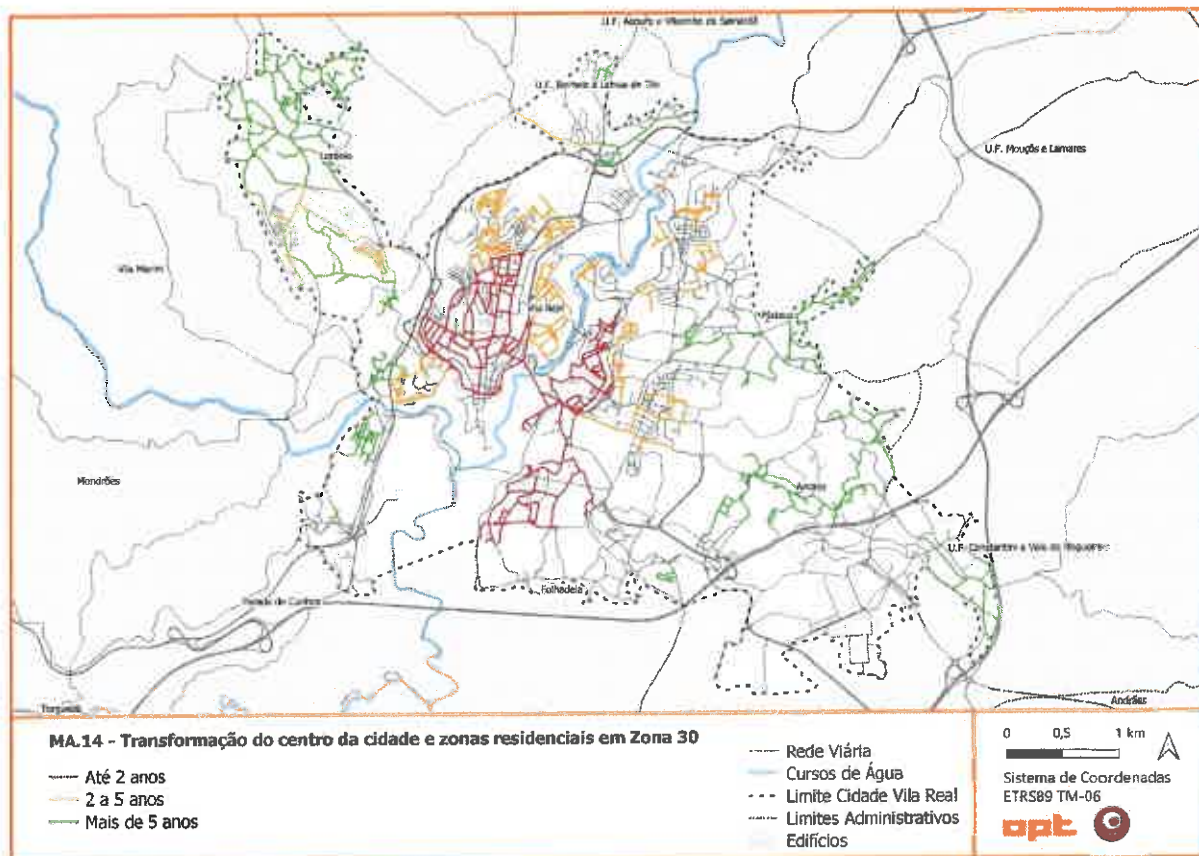


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.01; CI.01; CI.02 Precedência: MA.16; MA.17; CI.05 Interdependência: CI.05
------------------------------	--

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

#### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.15
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.15. Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As zonas de coexistência, com génese na Alemanha, Países Baixos e Dinamarca nos anos 70, surgiram como resposta, à ineficácia de estratégias de acalmia de tráfego, baseadas unicamente na promoção da velocidade de circulação. Promove uma equivalência direta, indicando que no espaço canal, é passível de utilização, em igualdade, por todos os modos de transporte, motorizados ou não. Esta solução torna também as zonas de coexistência como espaços ideais para a circulação da bicicleta. As zonas de coexistência são também vistas como solução para os arruamentos onde não é possível, por limitações de largura do espaço canal, disponibilizar passeios e canal de circulação automóvel com as larguras mínimas regulamentares.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Implementação de zonas de coexistência, abrangendo um total de 63 quilómetros de arruamentos, iniciando-se na cidade central e expandindo, a médio e longo prazo, para os territórios mais periféricos. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseadas em estratégias de urbanismo tático.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Qualificação do espaço público Redução dos índices de ruído e poluição em virtude das velocidades de circulação mais reduzidas Redução dos índices de sinistralidade				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	8,7km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30	14%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	36,4km de arruamentos a integrar na rede de zonas de coexistência	70%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	18,6km de arruamentos a integrar na rede de zonas de coexistência	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Extensão das vias integradas em Zonas de Coexistência

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

**META(S)**

Integração de 63km de arruamentos na rede de zonas de coexistência

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

-

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

**META(S)**

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; Junta de Freguesia
---------------------------------	----------------------------------

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	34 800,00 €	435 000,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	145 600,00 €	1 820 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>254 800,00 €</b>	<b>3 185 000,00 €</b>

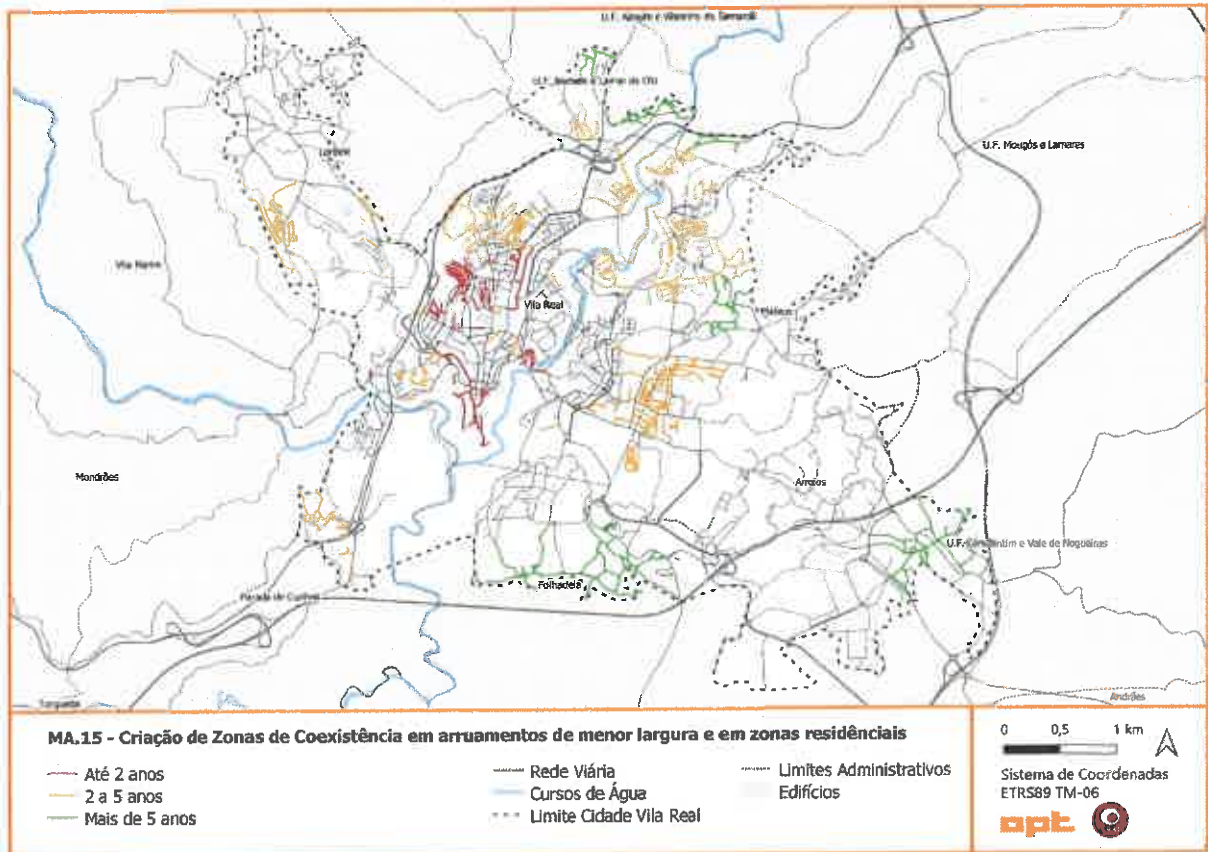


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.01; CI.01; CI.02 Precedência: MA.15; MA.17; CI.05 Interdependência: CI.05
------------------------------	--

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.16
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.16. Realização de projetos Piloto de Urbanismo Tático para criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A criação de zonas de vizinhança, visando a humanização do espaço público, tem um papel essencial para o aumento da vitalidade urbana nas zonas residenciais. Por via da implementação de medidas de acalmia de tráfego, em especial nas zonas de coexistência, são criadas condições para reforçar a fruição do espaço público e a socialização, em especial pelas crianças. Com a adoção de projetos piloto de urbanismo tático torna-se possível, através de intervenções temporárias e de baixo custo, testar o funcionamento de diferentes soluções e avaliar a receptividade da população.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Adoção de projetos piloto de urbanismo tático para testagem no funcionamento de diferentes soluções de desenho urbano. Elementos como floreiras, pinturas no piso, parklets e até outros objetos decorativos que funcionem como delimitadores do espaço podem ser utilizados nestas experiências, numa tentativa de organizar a via ou espaço público. No final de cada projeto, e mediante os resultados da avaliação, é decidida a conversão em intervenção permanente ou a reversão para a condição inicial.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização do espaço público Promoção da utilização da rua como espaço social Redução dos índices de sinistralidade				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
ATÉ 2 ANOS	4 projetos piloto implementados	40%
DE 2 A 5 ANOS	6 projetos piloto implementados	60%
MAIS QUE 5 ANOS	10 projetos piloto implementados	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de projetos piloto de urbanismo tático concretizados por ano

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

2 projetos piloto concretizados por ano

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

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; Juntas de Freguesia







**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	MA. MODOS ATIVOS	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	MA.17
<b>AÇÃO</b>	<b>MA.17 Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedi Bus e Bike Bus) pela população escolar</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A promoção de hábitos de mobilidade sustentável junto dos mais novos surge como grande impulsionador numa mudança de mentalidade que pode atingir gerações futuras de forma impactante, enraizando hábitos e comportamentos que mais tarde se tornaram comuns e saudáveis.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Promoção dos hábitos de mobilidade sustentável desde as idades mais jovens na tentativa de causar impactos mais profundos a longo prazo. A comunidade escolar será o público-alvo para a implementação de uma campanha de grande escala com o objetivo de promover a utilização dos modos ativos. A promoção do modo pedonal será materializada com a promoção de iniciativas de "pedibus", destinadas a alunos do 1º ciclo. Para níveis de ensino superiores, a solução evolui para iniciativas do tipo "bikebus". Estão também contempladas outras ações de carácter lúdico e didático, desde competições entre alunos, passando por sessões de ensino do código da estrada e terminando na implementação de um programa de aluguer de longa duração de bicicletas.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Valorização dos modos ativos Aumento da utilização dos modos ativos pela população escolar Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento junto aos estabelecimentos de ensino				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

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

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

**META(S)**

Realização de 2 campanhas anuais por escola;  
Aumento de 50% no nº de utilizadores regulares de modos ativos face ao ano de implementação do PMUS

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

-

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

**META(S)**

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; Juntas de Freguesia; Agrupamentos de Escolas
---------------------------------	--

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	15 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	25 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>50 000,00 €</b>

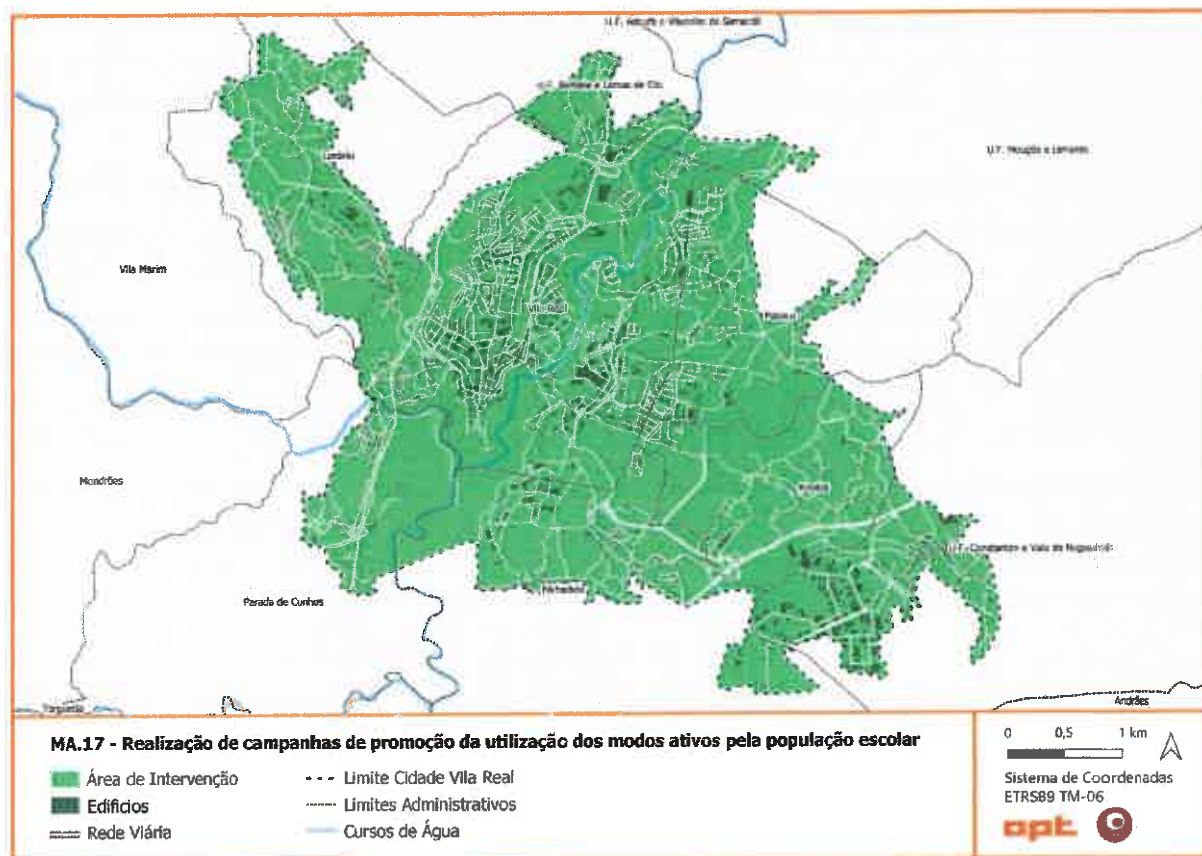


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: MA.14; MA.15; MA.17
------------------------------	-----------------------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	TP.01
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.01. Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Um sistema de transporte público de sucesso é caracterizado pela satisfação das necessidades dos seus utilizadores, ligando eficientemente os principais polos de procura. O processo de diagnóstico identificou um conjunto de ineficiências, passando pela complexidade da rede, expressa num elevado número de serviços variantes e parcelas e num sistema tarifário que reforça as assimetrias entre a cidade central e os territórios periféricos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de um estudo para melhoria da oferta disponibilizada pelos TUVR, procurando o ajuste das frequências das linhas com maior procura, a cobertura dos grandes geradores de viagens, o ajuste da dimensão dos veículos à procura, a coordenação dos horários para facilitar os transbordos, a simplificação do sistema com vista à redução do número de variantes e parcelas e a simplificação do tarifário. Este estudo deverá também olhar para aquele que é, atualmente o eixo de maior procura no sistema de transportes públicos de Vila Real, ligando o Hospital à UTAD e passando pelo centro da cidade, onde se localizam alguns dos principais equipamentos públicos da cidade, bem como o terminal rodoviário.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução do estudo e implementação das alterações	35%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Implementação das alterações e atualização anual do estudo	55%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Implementação das alterações e atualização anual do estudo	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de revisões do estudo  
Nº validações anuais dos TUVR (milhões)

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

Realização de 10 Revisões anuais, ao longo de 10 anos  
2,5 milhões de validações anuais

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

Realização do estudo;  
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR

**META(S)**

Conclusão e apresentação do estudo;  
Aumento progressivo dos níveis de satisfação

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; TUVR

*[Handwritten signature]*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>55 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO**

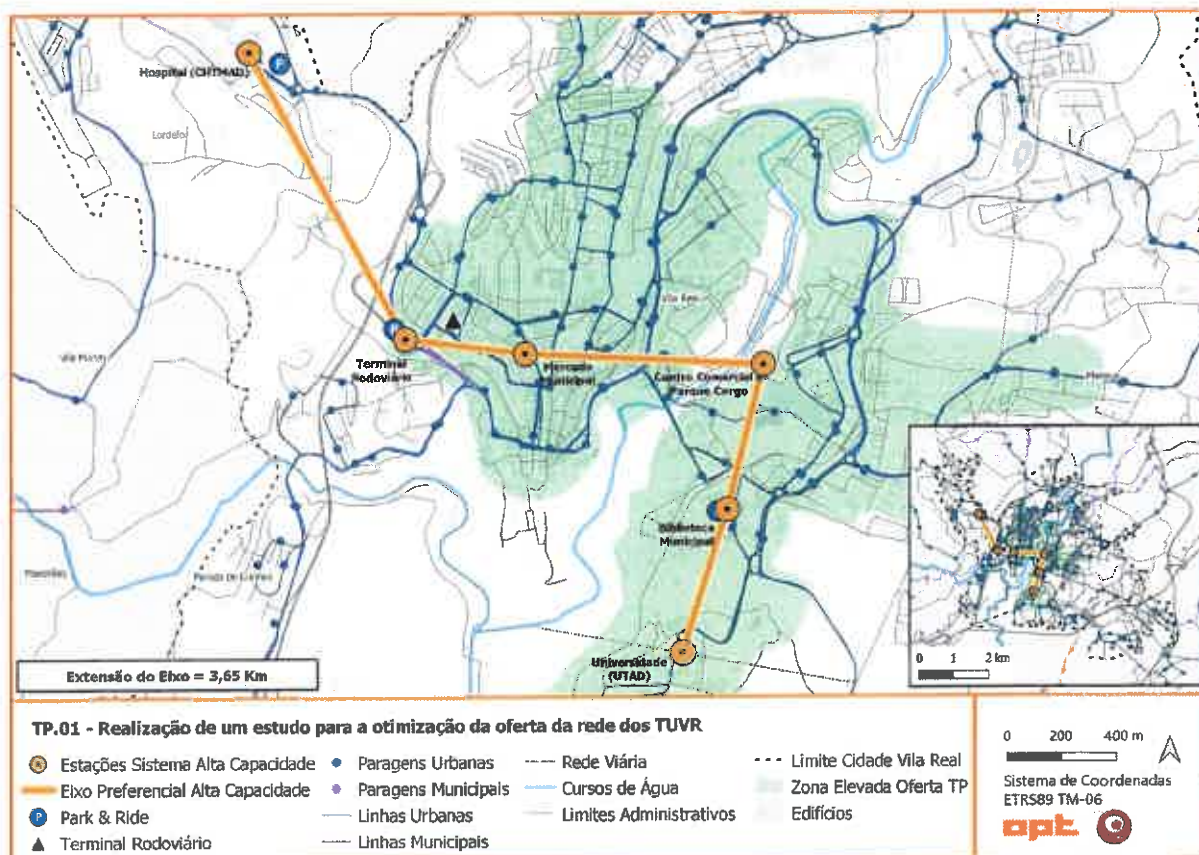
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precedência: TP.02  
Interdependência: TP.03; TP.04; TP.06; TP.08; TP.09; TP.10; MA.04; MA.05

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	TP.02
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.02. Realização de um estudo para a Expansão do TPF a zonas sem oferta</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	<p>O Transporte Público Flexível (TPF), ou transporte a pedido, é uma solução desenhada para adaptar às preferências dos utilizadores, sendo utilizado em territórios de baixa densidade, onde o transporte regular não apresenta viabilidade económica. Os utilizadores requeiram previamente o transporte para determinado horário. Partindo desses pedidos, o operador articula as rotas e frequências de forma a que a resposta permita não só satisfazer a procura, mas também reduzir os custos de operação. Apesar de Vila Real já contar com um sistema de transporte público urbano regular e um sistema de TPF o processo de diagnóstico identificou que cerca de 10% da população da cidade, em especial nas freguesias de Arroios e na UF de Constantim e Vale de Nogueiras, não se encontra coberta pelo sistema de transporte público regular.</p>				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	<p>Realização de um estudo para alargar a área de abrangência e atuação do TPF. É importante identificar, em conjunto com a possibilidade de reestruturar algumas rotas do serviço de transporte público regular, as possibilidades de expansão do serviço de transporte flexível a estes territórios, podendo ser criada uma tipologia distinta daquela já existente, oferecendo um serviço com maior frequência ou com maior flexibilidade nas rotas. Ao mesmo tempo deverão ser estudadas formas de melhorar a flexibilidade do serviço, possibilitando a receção de reservas de último minuto ou a comunicação de avisos aos clientes de incidentes ou problemas na reserva efetuada. O objetivo final será garantir que 100% da população da cidade se encontra coberta por transporte público, quer regular, quer flexível.</p>				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	<p>Aumento da utilização do transporte público                  Redução do isolamento dos territórios periféricos                  Redução da utilização do automóvel                  Redução dos índices de congestionamento</p>				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução do estudo e implementação das alterações	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

% de população coberta por transporte regular ou TPF

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

**META(S)**

100% da população coberta por transporte regular ou TPF

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

Realização do estudo

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

**META(S)**

Conclusão e apresentação do estudo

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; TUVR; AMT
---------------------------------	-------------------------

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>5 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

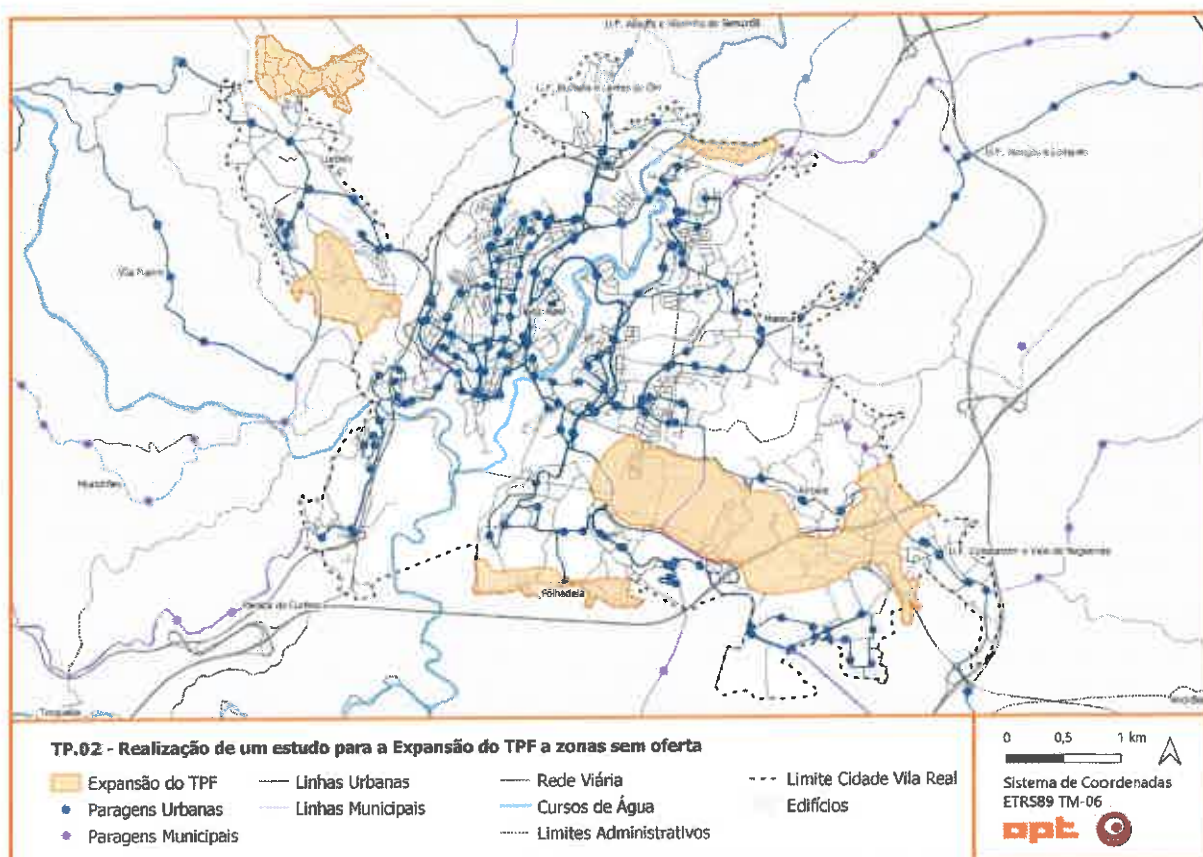


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: TP.01 Interdependência: TP.04; TP.07
------------------------------	---

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	TP.03
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.03. Realização de um estudo para identificação de possíveis corredores BUS</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A operação de um sistema de transporte público rodoviário pretende dar garantia e fiabilidade aos seus utilizadores, nomeadamente no que respeita ao cumprimento de horários. Sendo o congestionamento uma condicionante para uma velocidade comercial estável, uma das soluções mais comuns passa pela criação de um sistema de corredores dedicado ao transporte público.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de um estudo para aferir o potencial de criação para corredores BUS na área em estudo, dedicando vias segregadas para este tipo de transporte público como medida de melhoria do mesmo, tornando-o mais rápido, eficaz e seguro, sendo ainda competitivo com o transporte individual. A expansão da rede de corredores BUS, que atualmente conta com 1,5km, deverá ser procurada, primariamente, em vias com elevados níveis de congestionamento e com elevado nível de oferta de transporte público. Posteriormente deverá evoluir para arruamentos não congestionados, mas sempre com elevados níveis de oferta, de forma a garantir, sob qualquer circunstância, uma elevada regularidade do serviço.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da performance do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução do estudo e implementação das alterações	35%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Atualização anual do estudo	55%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Atualização anual do estudo	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de revisões ao estudo;  
Velocidade comercial média nas linhas beneficiadas

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** Análise dos dados disponibilizados pelo operador

**META(S)**

Revisão/realização a cada dois anos;  
Aumento de 5% na velocidade comercial média nas linhas beneficiadas

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

Realização do estudo;  
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR

**META(S)**

Conclusão e apresentação do estudo;  
Aumento progressivo dos níveis de satisfação

**ENTIDADES INTERVENIENTES** CM Vila Real; TUVR

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>55 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

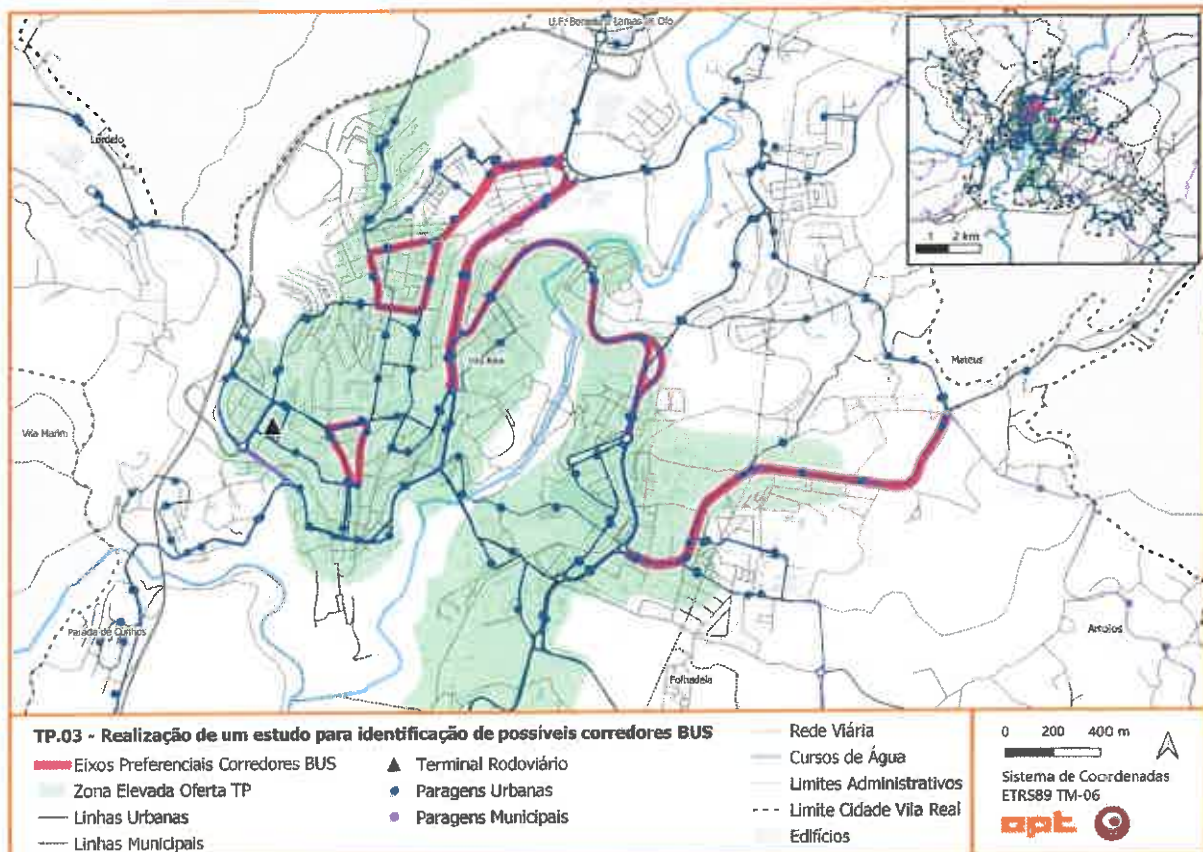
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: TP.03; TP.04

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	TP.04
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.04. Realização de Inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Uma das melhores formas de avaliar a qualidade de um serviço de transporte público passa pela avaliação da opinião dos seus utilizadores. A elaboração de inquéritos permite recolher informação relativa a uma grande número de fatores com impacto na experiência do utilizador, tais como pontualidade, conforto, limpeza, entre outros.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de inquéritos regulares para apurar o nível de satisfação do consumidor, com um periodicidade bienal. O município, como autoridade de transportes, deverá realizar os esforços para que o operador do serviço dos Transportes Urbanos de Vila Real, realize inquéritos de satisfação, propondo-se uma periodicidade anual. A sua realização deverá também estar contemplada em todos os futuros concursos para a concessão do serviço e os custos da realização do inquérito deverão ficar a cargo do operador. Caso o contrato em vigor não contemple a sua realização, os custos inerentes poderão ser adicionados à compensação a atribuir ao operador. O modelo do inquérito deverá ser definido de acordo com as boas práticas em vigor, devendo a amostra selecionada ser estatisticamente significativa para o universo de utilizadores dos TUVR.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da qualidade do serviço Maior incentivo para a utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Execução de 1 inquérito bienal	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução de 2 inquéritos bienais	60%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Execução de 2 inquéritos bienais	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de inquéritos de satisfação realizados

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

**META(S)**

5 inquéritos de satisfação realizados

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

Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR
-------------------------------	---

**META(S)**

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; TUVR
---------------------------------	--------------------

*Handwritten signature and initials*

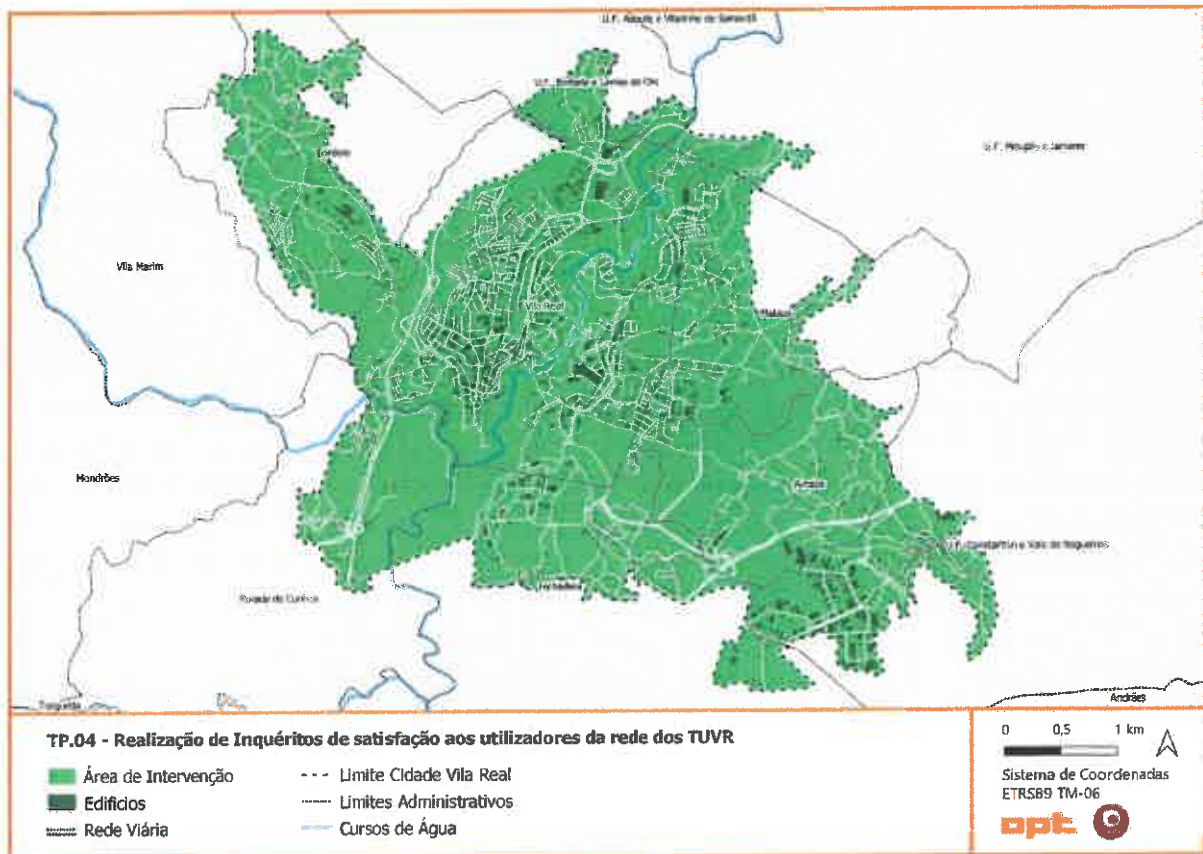
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.01; TP.02; TP.03; TP.05; TP.08; TP.09; TP.11 Precedência: TP.11
------------------------------	---

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**







**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	TP.05
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.05. Promoção da substituição gradual da frota dos TUVR por veículos não poluentes</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O setor dos transportes é um dos principais contribuidores de emissões poluentes atmosféricas. Apresenta também um grande impacto no consumo energético, desequilibrando a balança nacional, sendo Portugal um país importador de combustíveis fósseis. A alteração na tecnologia de propulsão dos veículos, onde o transporte público não é exceção pode passar por uma das grandes soluções. Integrado na linha de atuação que visa estimular a transição energética do setor dos transportes, é ambicionando uma integração de 20% de energias renováveis no setor dos transportes para o ano de 2030.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Proposta de eletrificação do sistema de transporte público como um dos seus principais designios. Devem ser substituídos os seus veículos de combustão a diesel, sendo lançados os esforços para que, no âmbito de futuros concursos de concessão do serviço dos TUVR, seja aumentada a quota de veículos elétricos, devendo ser dado destaque para as linhas que operam exclusivamente no território da cidade central. A longo prazo deverá prever-se a integração de 50% de veículos não poluentes na frota dos TUVR.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução das emissões de poluentes: 50ton CO2/ ano por veículo substituído Aumento da atratividade do transporte público				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	-	0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	0%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Definição das condições da frota no caderno de encargos para a novo contrato de concessão	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

% de veículos não poluentes que constituem a frota

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

Integração de 50% de veículos não poluentes na frota dos TUVR

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

-

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

-

**META(S)**

-

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; TUVR; Fundo Ambiental





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	TP.06
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.06. Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de interesse geral</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Uma parte significativa dos problemas associados à mobilidade pendular, nomeadamente a elevada utilização do automóvel, diz respeito à desarticulação dos equipamentos de interesse geral e dos grandes geradores de viagens em termos de localização na macroestrutura urbana e também a sua interligação com a infraestrutura de mobilidade, nomeadamente numa vertente intermodal.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Incentivo à realização de Planos de Mobilidade direcionados para os grandes equipamentos, tratando-os como casos singulares, devido à especificidade de cada um e à diferente carga de viagens ou circulações que todos os dias colocam na rede viária. Estes planos de mobilidade deverão ter em atenção o ajuste de horários e frequência de circulação das linhas que servem o equipamento em função dos horários de funcionamento e ainda ter atenção à dimensão dos veículos de transporte público, evitando a sobrelotação ou pelo contrário a dimensão excessiva. Cada equipamento deverá, assim, ser alvo de um estudo isolado que deverá ser promovido pelo promotor, no caso de equipamentos de índole privado, e pelo município nos restantes casos. O município deverá também impor a realização deste tipo de planos em todos os novos projetos com potencial para uma geração significativa de viagens de forma que sejam estabelecidas metas concordantes com aquelas estabelecidas por este PMUS.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Reforço da sensibilização da população para a importância da mobilidade sustentável Reforço da utilização do transporte público e dos modos ativos Redução da utilização do automóvel				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Realização de planos de mobilidade nos principais equipamentos e geradores de viagens públicos; Promoção da realização de planos de mobilidade nos principais equipamentos e geradores de viagens privados; 1ª atualização anual dos planos	35%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Atualização anual dos planos	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Atualização anual dos planos	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de Planos de Mobilidade para Equipamentos e Grandes Geradores realizados

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

**META(S)**

10 Planos de Mobilidade para Equipamentos e Grandes Geradores realizados  
5 atualizações para cada plano

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

-

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

**META(S)**

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; ACIVR; IMT
---------------------------------	--------------------------

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	12 500,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>27 500,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

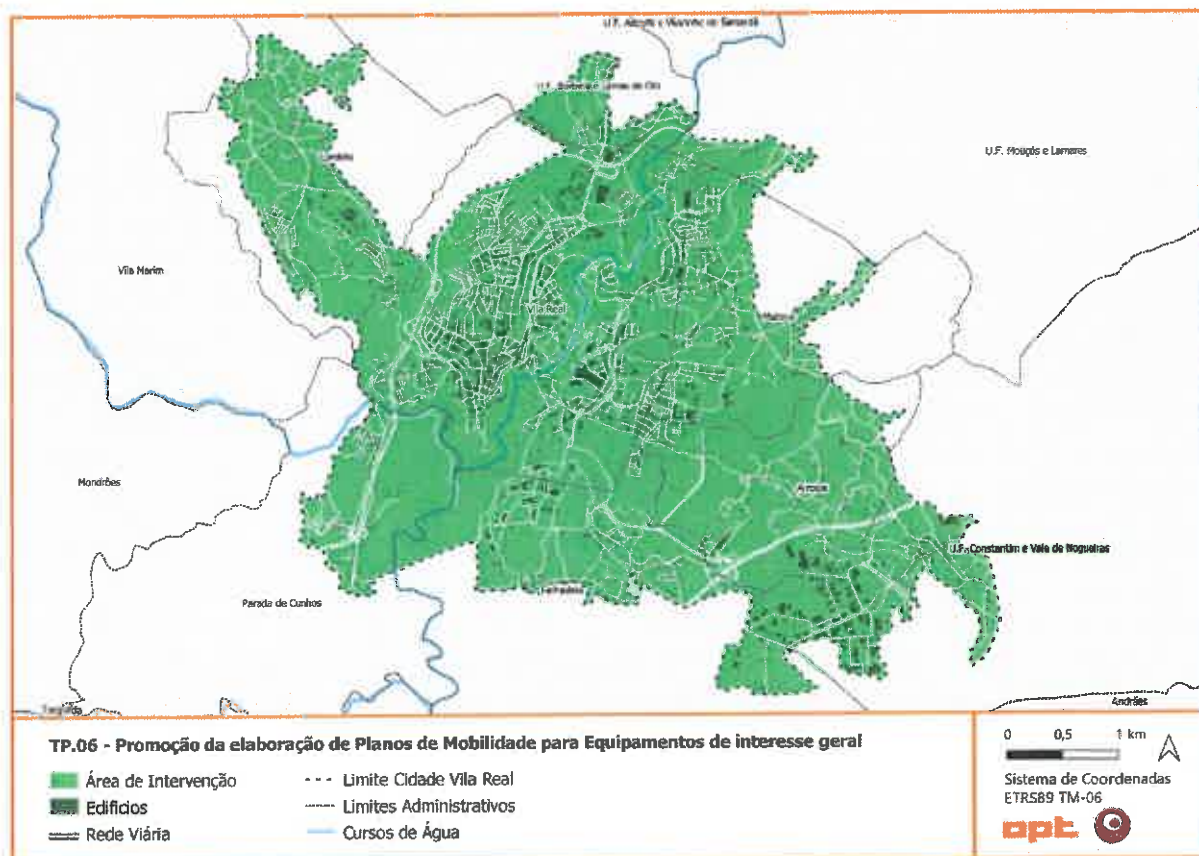


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

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

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	TP.07
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.07. Realização de um estudo para a otimização do serviço de Táxis</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O serviço de táxis é componente de máxima importância nos sistemas de transporte público, em especial nos territórios de baixa densidade e mais distantes de centros urbanos. É normalmente mais requisitado por população mais idosa ou com dificuldades de locomoção. Assiste-se no território da cidade de Vila Real a uma desigual distribuição das praças de táxi e, ao mesmo tempo, a uma desarticulação da sua localização com a cobertura do transporte público. Tal retrato leva a ineficiências no funcionamento deste serviço, pelo aumento do número de quilómetros percorridos em vazio, ao decréscimo no volume de negócios por parte dos Táxis e, simultaneamente, numa redução da capacidade de acessos a partir de outros pontos do concelho.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de um estudo que vise a otimização da localização das praças de táxis, combinando-a com as alterações previstas para o serviço de transporte público regular, no que respeita à sua cobertura espacial, mas também no que concerne ao serviço de transporte flexível (TPF).				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Maior atração da população para o uso de táxis Redução da extensão das viagens percorridas em vazio Redução das emissões de poluentes atmosféricos				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Realização de estudo	90%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Atualização a cada 2 anos	95%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Atualização a cada 2 anos	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de revisões ao estudo

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

**META(S)**

5 Revisões bienais realizadas

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

Realização do estudo  
Atualização do regulamento de transporte em táxi do município  
Nível de satisfação dos taxistas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Inquéritos de satisfação aos taxistas
-------------------------------	---------------------------------------

**META(S)**

Conclusão e apresentação do estudo  
Aumento progressivo dos índices de satisfação  
Atualização do regulamento de transporte em táxi do município

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; Federação Portuguesa do Táxi
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>10 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

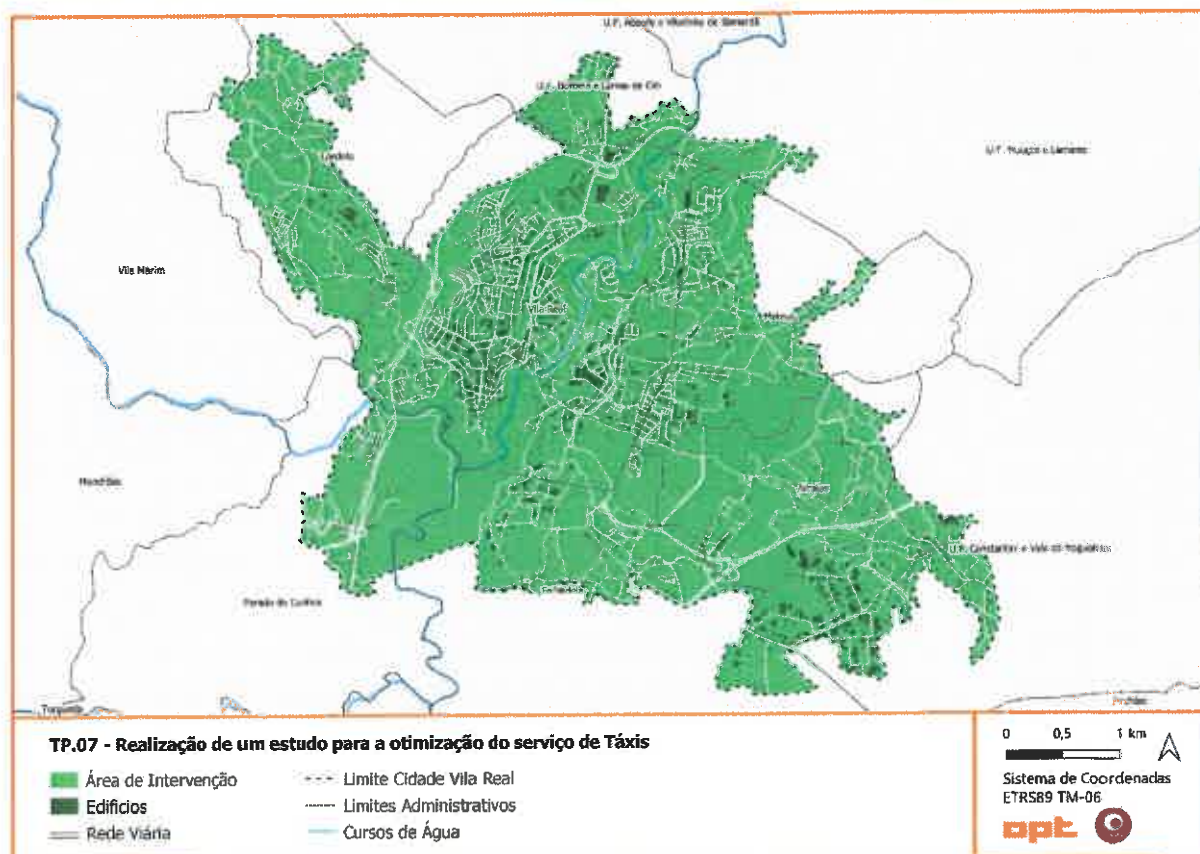


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Ata	Nº	TP.08
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.08. Melhoria das condições de espera e acesso às paragens</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	As paragens, como porta de entrada no serviço de transporte público, são elementos fundamentais na experiência do utilizador, mas também na perceção de potenciais utilizadores. Qualquer intenção de melhoria na qualidade do serviço prestado não deverá passar apenas por alterações no serviço, mas também pelas condições de espera e acesso às paragens. O processo de diagnóstico desenvolvido no âmbito deste PMUS permitiu identificar as condições de cada paragem ao nível da presença de informação ao público, sinalização, abrigo e baía de paragem. Apenas 15% das paragens no interior do território da cidade de Vila Real cumprem todos os requisitos que a tornam uma paragem acessível, cómoda e segura. Por outro lado, 24% das paragens não se encontram sinalizadas, dificultando a experiência aos utilizadores correntes e impossibilitando a sua utilização por potenciais utilizadores.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Melhorar as condições atuais das paragens, começando pela correção das assimetrias, sendo por exemplo requisito mínimo para qualquer uma delas, a colocação de um postalete contendo a informação sobre as linhas servidas e os horários de passagem. Devem ser instalados abrigos sempre que o espaço do passeio o permita, existindo várias configurações disponíveis mediante as características dos locais. O plano de intervenção nas paragens de TP preconizado neste PMUS prevê a intervenção em 150 paragens, abrangendo a instalação de 58 postaletes e de 135 abrigos. Pretende ser medida de incentivo e de fiabilidade no transporte coletivo de Vila Real. Poderá também ser avaliada a necessidade de realocação de algumas paragens, em virtude de alterações recentes aos perfis dos arruamentos onde as mesmas se encontram, otimizando as rotas pedonais de acesso às mesmas, garantindo a continuidade dos percursos pedonais existentes, respeitando as normas de acessibilidade, e minimizando os conflitos com o tráfego rodoviário aquando da paragem dos autocarros.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de postaletes em 17 paragens Instalação de abrigos em 51 paragens			40%	
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de postaletes em 41 paragens Instalação de abrigos em 84 paragens			100%	
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de paragens intervencionadas					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>		-			
<b>META(S)</b>					
150 paragens intervencionadas					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>		Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR			
<b>META(S)</b>					
Aumento progressivo dos níveis de satisfação					
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>		CM Vila Real; Juntas de Freguesia; TUVR			

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	24 820,00 €	310 250,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	41 140,00 €	514 250,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>65 960,00 €</b>	<b>824 500,00 €</b>

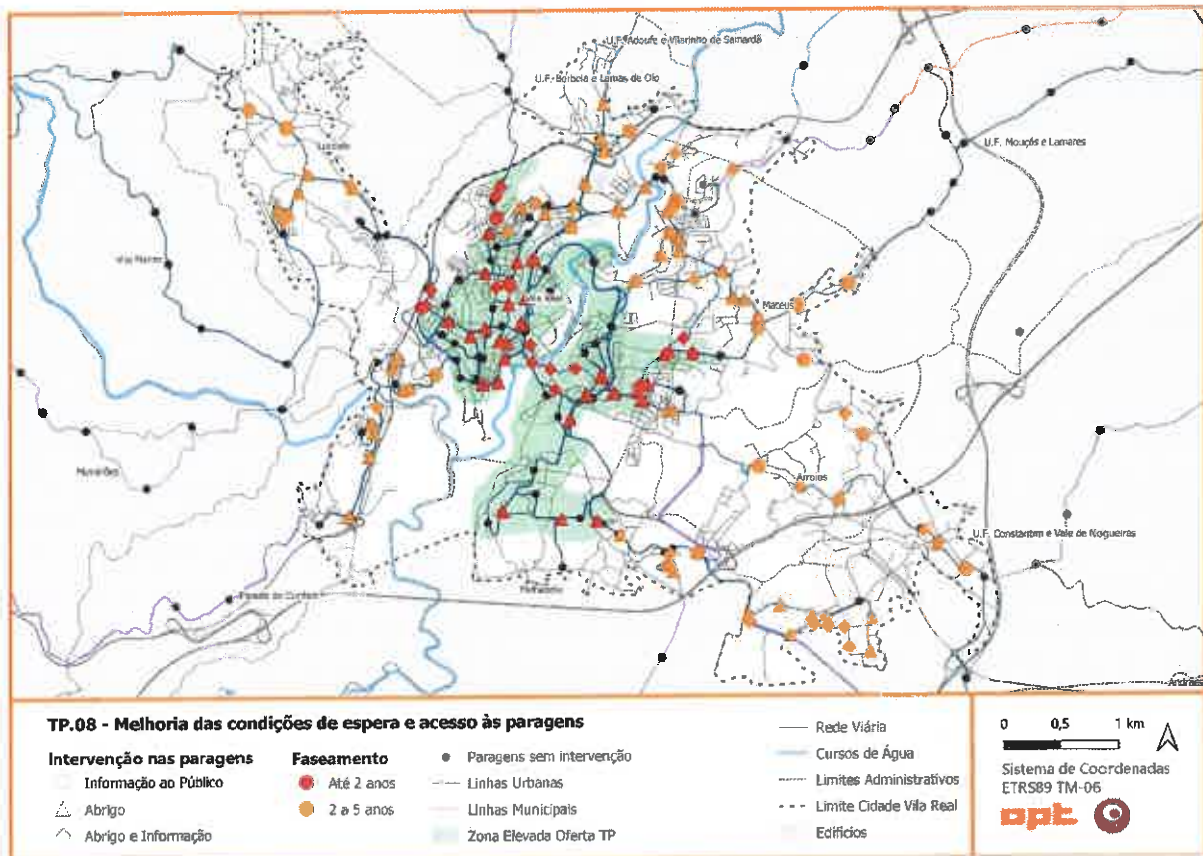


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.04; TP.08; MA.04; MA.05
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	TP.09
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.09. Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O território onde existe uma maior oferta de transporte público atrai de forma natural mais passageiros. No entanto, a falta de informação fiável sobre o tempo de espera, reduz a perceção sobre o mesmo, fazendo-o parecer mais longo ou demorado, assim como os níveis de incerteza e ansiedade dos utilizadores. A disponibilização de informação em tempo real trará maior incentivo à utilização e fiabilidade no transporte.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Melhorar a informação disponibilizada junto dos utilizadores de transporte público, no interior da cidade central com a instalação nas paragens de informação fiável e em tempo real através de painéis de informação em tempo real, que indicam os tempos de espera para as próximas viaturas em cada linha. Ao todo prevê-se a instalação destes equipamentos em 100 paragens.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de painéis em tempo real em 51 paragens	50%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Instalação de painéis em tempo real em 49 paragens	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>		100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de painéis em tempo real implementados

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

100 painéis em tempo real instalados

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

Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR

**META(S)**

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; TUVR

*[Handwritten signature]*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	30 600,00 €	382 500,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	29 400,00 €	357 500,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>60 000,00 €</b>	<b>750 000,00 €</b>



**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO**

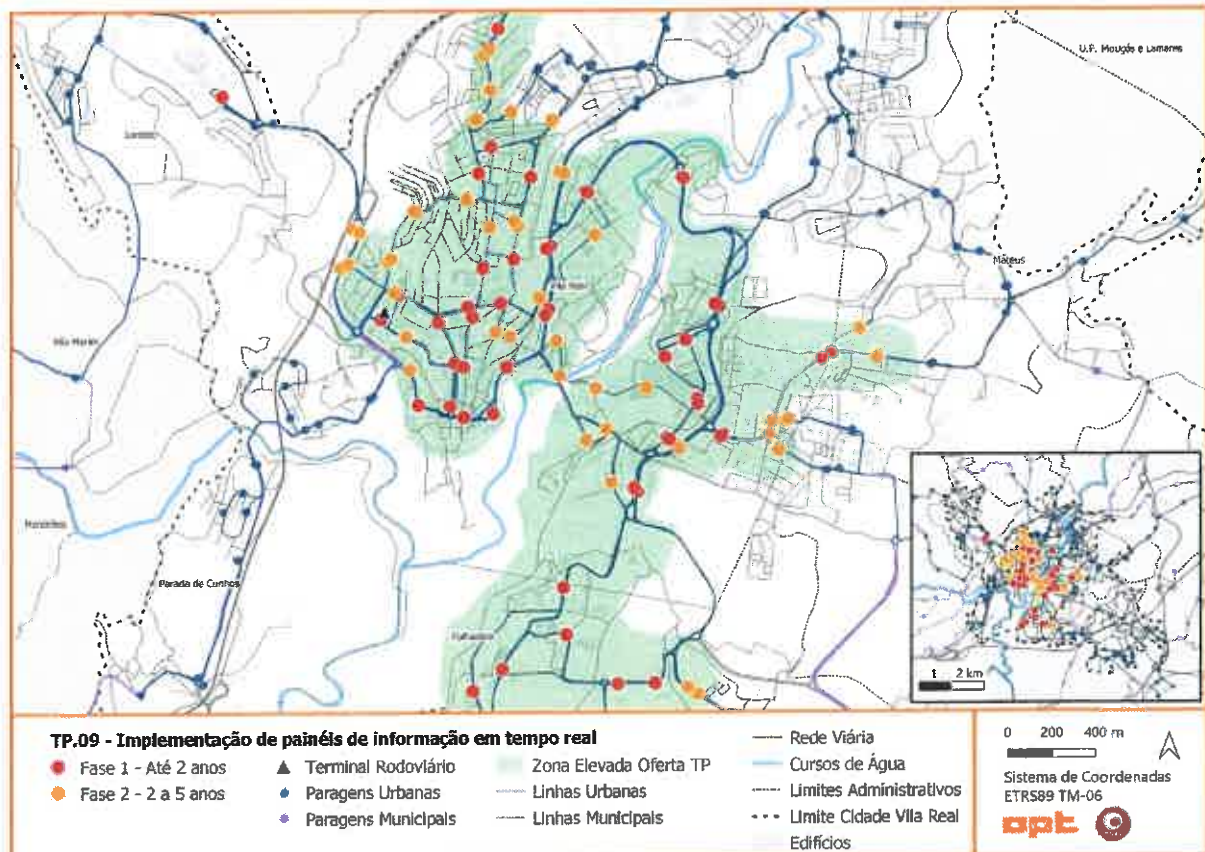
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: TP.04; TP.08; MA.04; MA.05

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	TP.10
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.10. Criação de infraestruturas de Park &amp; Ride</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A integração modal é um dos principais aspetos de um sistema de mobilidade abrangente. Reconhecendo-se a impossibilidade de o transporte público cobrir eficientemente toda a população uma solução com provas dadas passa pelo reforço da interligação entre as principais rotas de transporte público e os percursos mais utilizados pelos automobilistas, através de criação de parques de estacionamento periféricos (Park & Ride).				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Construção de 5 infraestruturas Park & Ride nas principais entradas do núcleo urbano de Vila Real (Lordelo/ Hospital, Rotunda da República, Rotunda do Quartel, Rotunda de Mateus, Biblioteca)				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução dos volumes de tráfego na cidade central Aumento da utilização do transporte público				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	-	0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução dos Park & Ride de Lordelo e Rotunda da República Entrada em funcionamento do Park & Ride da Biblioteca	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Execução dos Park & Ride Quartel e Mateus	50%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de infraestruturas Park & Ride criadas;  
Nº de utilizadores da infraestrutura;  
Nº de validações anuais nos TUVR

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

**META(S)**

5 infraestruturas criadas;  
Aumentos anuais na Utilização das Infraestruturas de Park & Ride;  
Aumentos anuais nas validações dos TUVR

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

-
---

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

**META(S)**

-
---

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

*Handwritten signature*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>80 000,00 €</b>	<b>1 000 000,00 €</b>

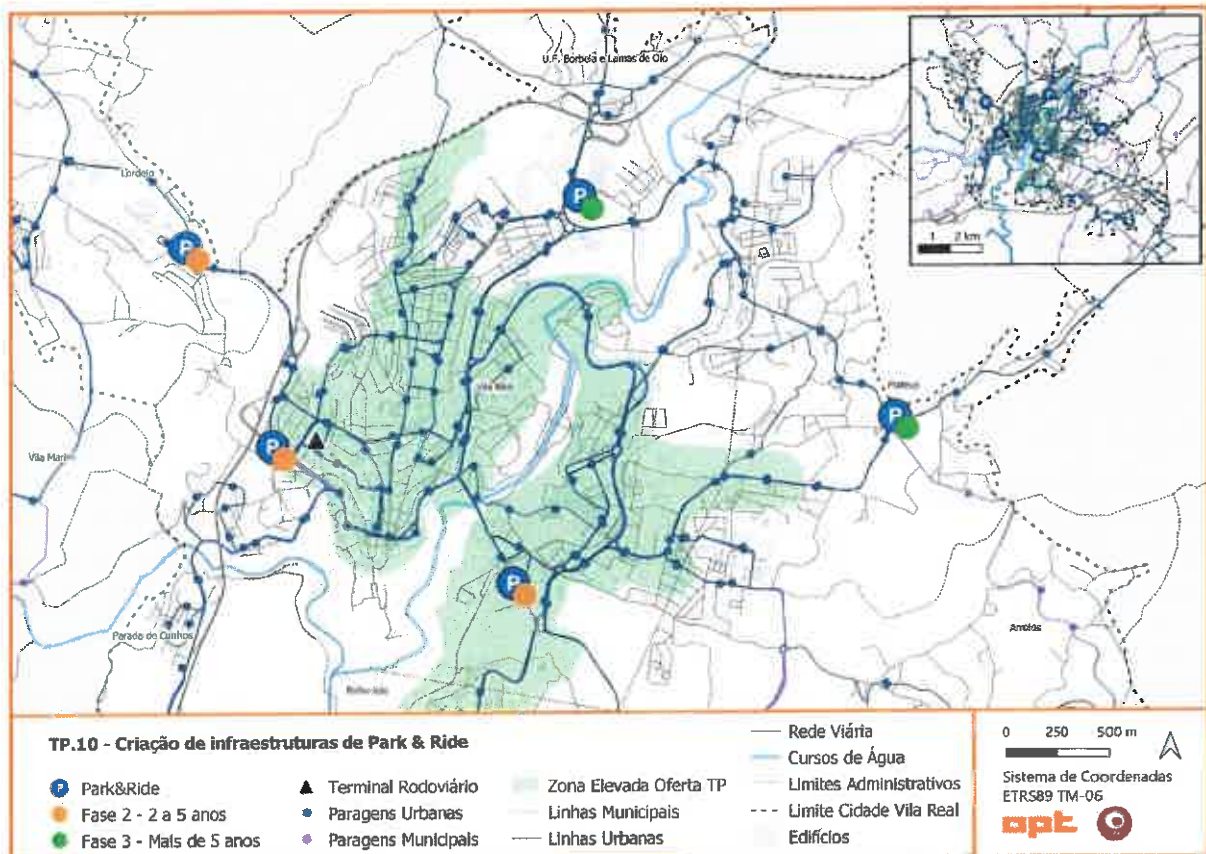


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.04; TP.08; MA.04; MA.05
------------------------------	--

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.11
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.11. Atualização da app dos Urbanos de Vila Real</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A melhoria da informação ao público constitui um dos principais fatores de atratividade para o transporte público na medida em que, ao dar a conhecer a oferta de forma clara e precisa, existe a possibilidade de captar novos utilizadores e manter os passageiros atuais. A aplicação móvel dos TUVR peca pela desatualização frequente dos dados apresentados, bem como a não apresentação da informação em tempo real. Apenas é apresentada a localização, em tempo real, de cada autocarro, o que não se figura como uma informação de grande utilidade na perspetiva do utilizador. Este último aspeto é, na verdade, o principal constrangimento identificado, na medida em que em caso de atrasos ou interrupções, o passageiro não é informado das mesmas, gerando incerteza e desconfiança nos utentes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Modernização da aplicação móvel dos TUVR com o objetivo de incluir informação em tempo real sobre as próximas partidas para cada paragem. Esta aplicação deverá também permitir o planeamento de viagens, bem como o pagamento das mesmas diretamente na aplicação. Esta ação inclui também a execução de um contrato de manutenção anual durante o período de vigência do PMUS.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento da nova versão da app dos TUVR			100%	
DE 2 A 5 ANOS				100%	
MAIS QUE 5 ANOS				100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
METODOLOGIA DE CÁLCULO					
-					
META(S)					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR					
METODOLOGIA DE CÁLCULO					
Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR					
META(S)					
Aumento progressivo dos níveis de satisfação					
ENTIDADES INTERVENIENTES					
CM Vila Real, TUVR					

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	16 500,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	4 500,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	12 500,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>33 500,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

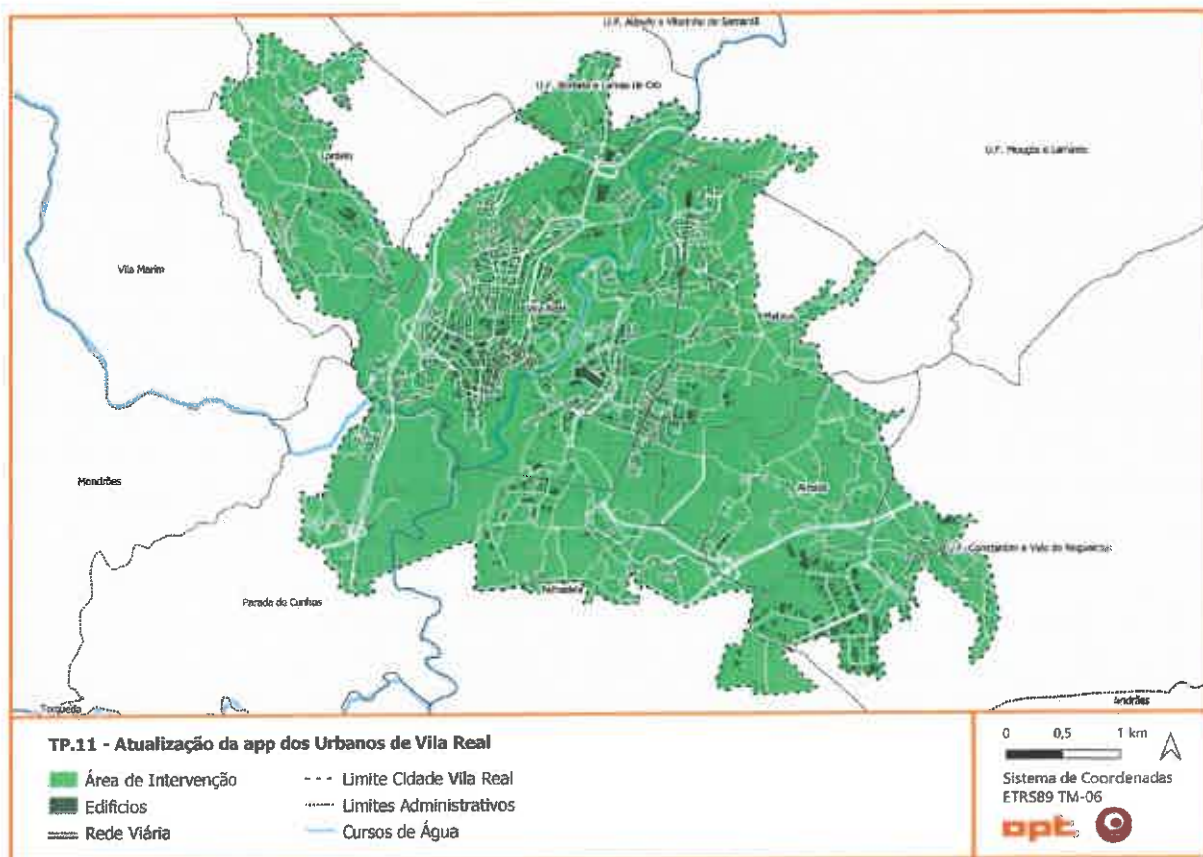


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Interdependência: TP.11 Precedência: TP.12
------------------------------	---

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.12
<b>AÇÃO</b>	<b>TP.12. Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A escolha modal é uma decisão em grande medida racional, motivada por aspetos como conveniência, conforto e custo. As ações a desenvolver na temática do transporte público devem, assim, extrapolar os aspetos da qualidade de oferta e abordar também o subconsciente da população, por forma de aumentar a atratividade da sua utilização.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Promover campanhas de incentivo através de Mupis, outdoors nas paragens, espaços de publicidade nos veículos, quer em meios digitais, como redes sociais e até o próprio website do município. Também o incentivo monetário pode ser cogitado, ainda que se torne mais dispendioso para a autarquia, com promoções onde se reduzem as tarifas de passageiros mais frequentes, programas de fidelização ou parcerias com o comércio local.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Promoção da atratividade do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	20%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público;  
Nº validações anuais dos TUVR

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

Realização de duas campanhas anuais  
Aumentos anuais no número de validações nos TUVR

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

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; TUVR; CIM Douro

*Handwritten signature*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>100 000,00 €</b>

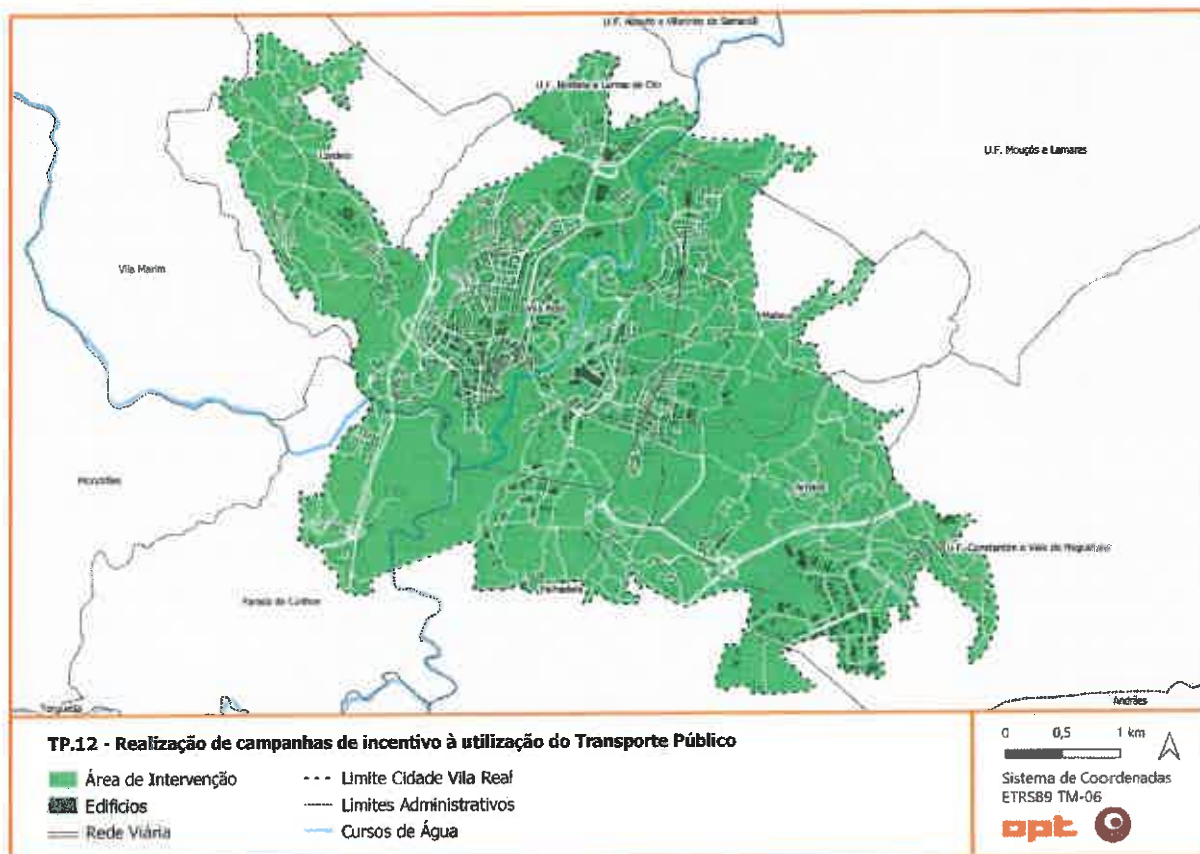


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: TP.04; TP.11
------------------------------	----------------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.01
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.01. Redefinição dos critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Para garantir que a infraestrutura apresenta as condições físicas que facilitem a implementação da estratégia é fundamental a definição de critérios para a reconfiguração do espaço canal. Esta diz respeito, não só aos arruamentos existentes, mas também para todos os arruamentos futuros. Atualmente, os documentos orientadores apenas fornecem um conjunto de dimensões de referência para a faixa de rodagem, passeios e estacionamento, orientados sempre numa vertente de hierarquia viária, esquecendo assim as necessidades dos restantes modos.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Promover a melhoria da hierarquia de dimensionamento do perfil dos arruamentos bem como os seus critérios de criação, procurando a melhor solução de compromisso entre os mesmos, favorecendo o aumento das condições de circulação para peões e ciclistas, a melhoria da performance do transporte público e a redução do congestionamento. Estes parâmetros são definidos de acordo com a hierarquia funcional de cada modo.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Reequilíbrio das oportunidades entre modos				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

-

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

**META(S)**

-

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

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

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

**META(S)**

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

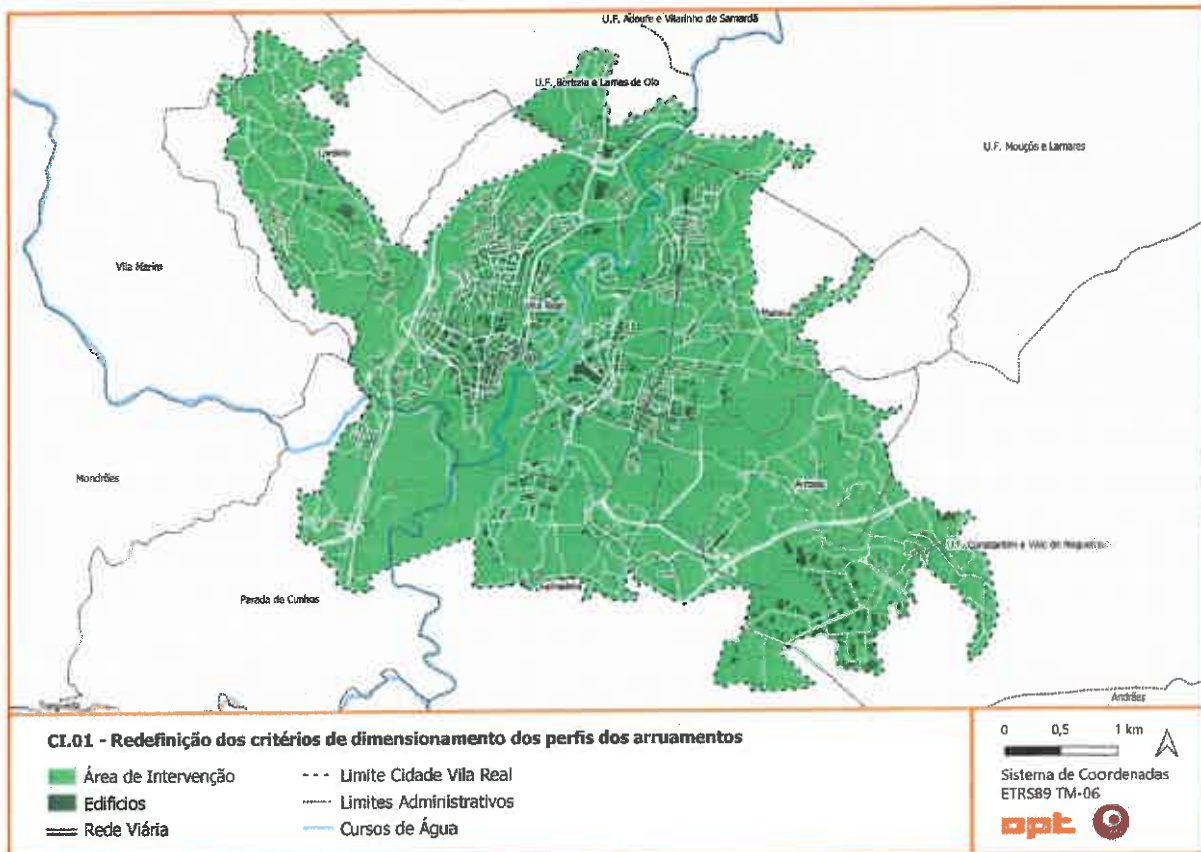
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Precedência: CI.06; CI.07; CI.08; CI.15; CI.16; MA.14; MA.15

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.02
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.02. Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os estudos de tráfego são ferramentas importantes na gestão de mobilidade do território, permitindo não só conhecer o funcionamento atual da rede viária, mas também prever o seu funcionamento futuro. O estudo de mobilidade mais recente realizado no território da cidade de Vila Real, que incluiu a avaliação do sistema viário e de estacionamento, foi importante para conhecer o paradigma atual da mobilidade na cidade de Vila Real, ainda que apenas tenha sido analisado o período da manhã. No entanto, e apesar de se tratar de um estudo relativamente recente, o período pós-pandemia ficou marcado por alterações significativas ao comportamento de mobilidade das pessoas, com um uso mais intensivo do automóvel a assumir-se como mudança mais significativa. Este facto poderá, presumivelmente, ter alterado as solicitações sobre a rede viária.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de um estudo de tráfego que revise o comportamento atual do trânsito e respetiva rede viária da cidade de Vila Real, analisando de forma particular a travessia entre margens, sendo a situação que gera mais constrangimentos neste núcleo urbano. Pretende-se mitigar focos atuais e futuros de congestionamento da cidade, procurando soluções e alternativas para as horas de ponta com maior intensidade.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução dos índices de congestionamento Redução das emissões de poluentes atmosféricos				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

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

**META(S)**

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

Realização do estudo

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

**META(S)**

Conclusão e apresentação do estudo

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------



*Handwritten initials*

*Handwritten signature*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	30 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>30 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

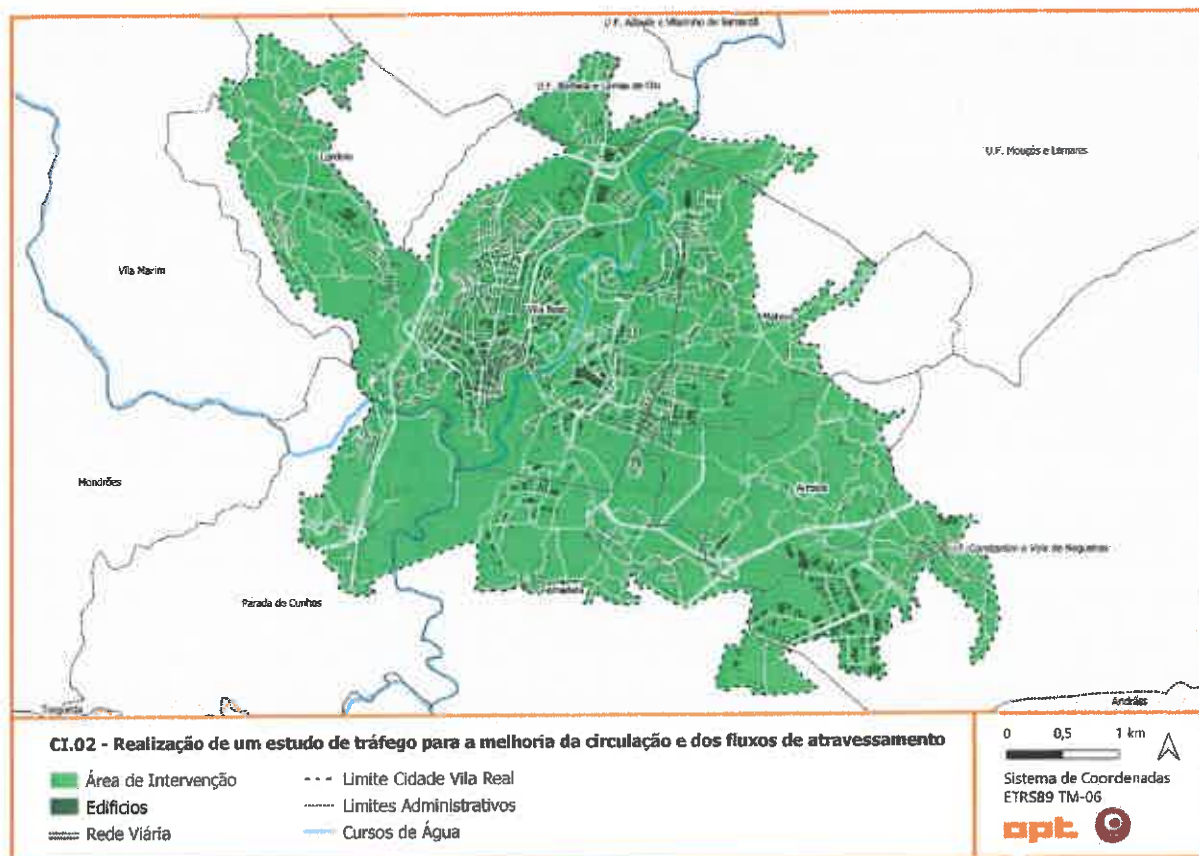


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>100%</b>

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.02 Precedência: CI.06; CI.07; CI.08; CI.15; CI.16; MA.14; MA.15
-----------------------	---

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.03
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.03. Redefinição da política de estacionamento</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O estacionamento de rua deve ser visto como tendo duas funções distintas. Funciona como forma de suprir a necessidade de residentes e trabalhadores, assumindo uma natureza de longa duração e por outro lado, o estacionamento é importante para satisfazer a procura por parte dos utilizadores do comércio e serviços de uma determinada localização. O centro de Vila Real encontra-se dotado de uma ZEDL com cerca de 850 lugares, onde são impostas duas tarifas distintas, ambas com um tempo de permanência máximo de 2 horas.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Expansão da zona de estacionamento de duração limitada (ZEDL) para o território delimitado pela Av. Cidade de Orense a sul, pela Rua de Santa Iria a este, pela Av. Rainha Santa Isabel e Rua D. José Correia de Lacerda a norte e pela R do Dr. Cristóvão Madeira Pinto a oeste. Esta ação irá permitir aumentar a competitividade dos modos mais sustentáveis e, conseqüentemente, regular o acesso automóvel face ao excesso de procura de uma forma mais eficiente, para a centralidade da Nossa Senhora da Conceição aumentando a competitividade dos modos mais sustentáveis, regulando por consequência, o acesso automóvel face ao excesso de procura de uma forma mais eficiente.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da incidência do estacionamento ilegal Otimização da utilização da infraestrutura de estacionamento				

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

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

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

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

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

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

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO**

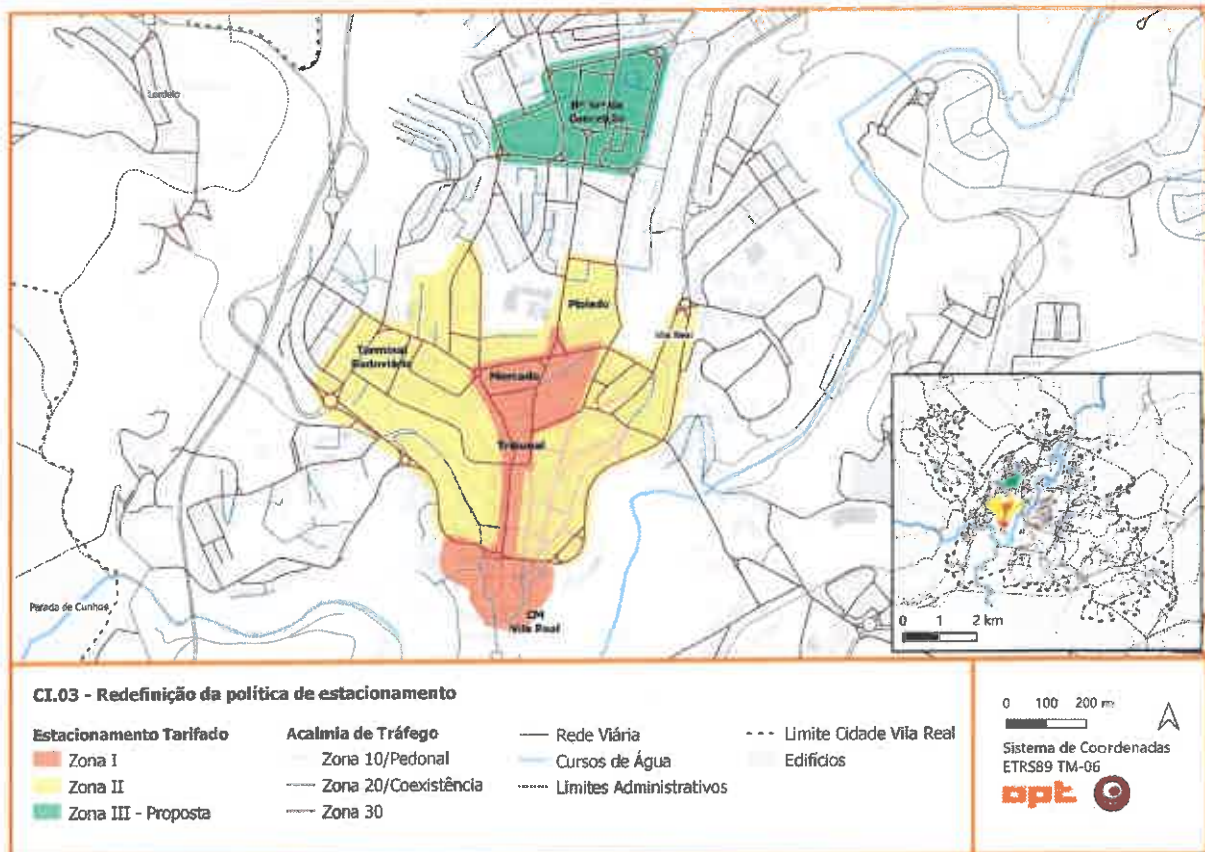
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

**DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES**

Interdependência: CI.04

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.04
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.04. Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O aumento progressivo da utilização do automóvel teve, como consequência natural uma procura crescente por estacionamento. Face à impossibilidade de alocar mais espaço para o mesmo, assiste-se ao aumento da incidência do estacionamento ilegal. Ao mesmo tempo, o desenho urbano é muitas vezes propício ao estacionamento desordenado, em virtude do espaço excessivo alocado ao automóvel. Este traz impactos negativos na fluidez do tráfego, na operação do serviço de transporte público e na livre circulação pedonal e ciclável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Reforço do combate ao estacionamento ilegal através de três vetores de atuação: reforço da importância da implementação de barreiras físicas entre o espaço de circulação automóvel e o espaço destinado a outros modos, redesenho dos arruamentos, limitando o espaço destinado à circulação do automóvel para o mínimo necessário e reforço da fiscalização do estacionamento ilegal, de acordo com a aplicação do Código da Estrada, por meio das forças policiais.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da incidência do estacionamento ilegal Melhoria da fluidez do tráfego Menor degradação dos passeios e espaços destinados a peões				
<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>			
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados	20%			
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados	50%			
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados	100%			
<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>					
Nº de infrações reportadas					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
Redução no nº de infrações reportadas anualmente					
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>					
-					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
-					
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; ESSE; PSP				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	45 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	75 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>

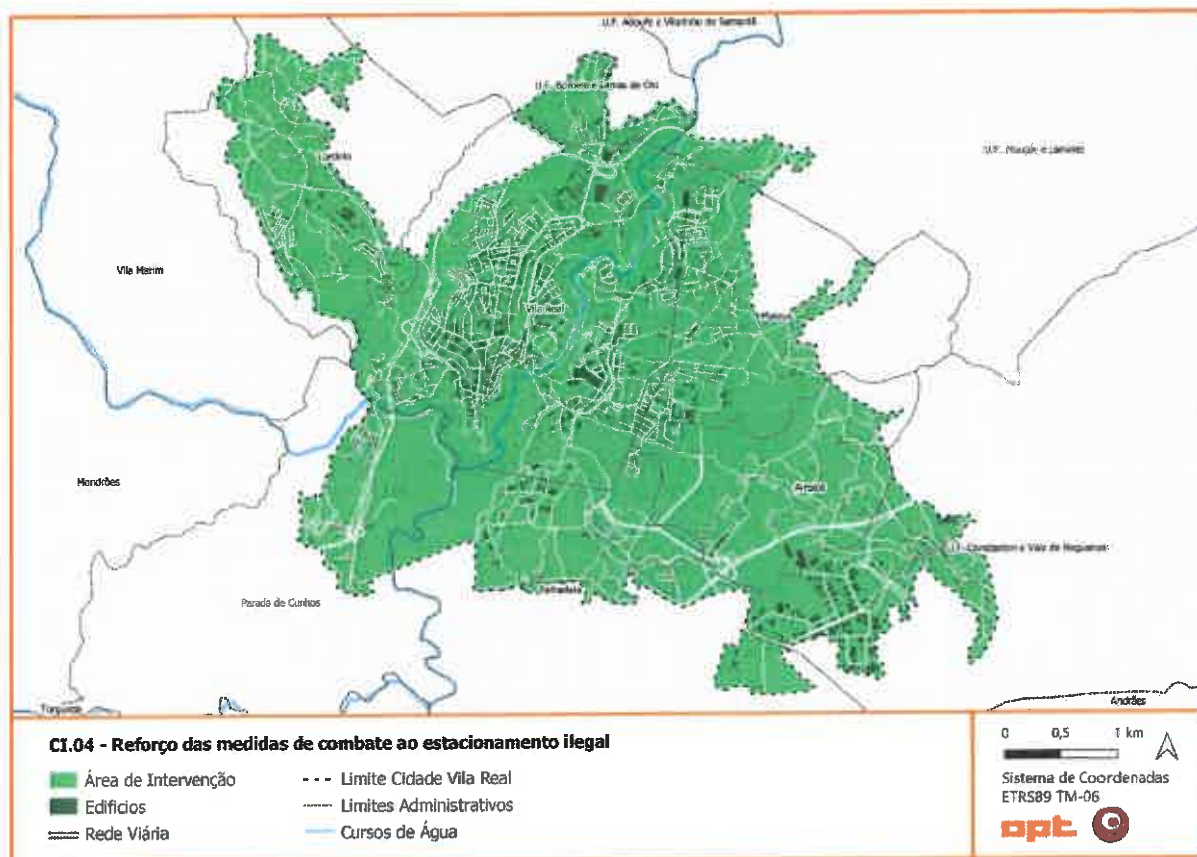


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	CI.05
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.05. Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Apesar da concentração de grande parte das atividades económicas com necessidades de logística pesada na Zona Industrial de Constantim, o plano de reestruturação da rede viária da cidade, nomeadamente a hierarquização funcional do sistema viário obriga a repensar a lógica de circulação de veículos pesados. A lógica dita que estas viaturas, deverão apenas circular nas vias que compõe a rede viária estruturante, projetada para maiores volumes de tráfego e possuindo características de desenho capazes de comportar estes veículos de maior dimensão.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Instalação de sinalética em todos os pontos de restrição previstos, limitando a circulação dos veículos pesados em todos os arruamentos integrantes da rede de zonas 30 ou coexistência, salvo exceções pontuais resultantes da existência de atividades com necessidades logísticas. A ação deve ser auxiliada pela promoção de uma campanha de comunicação abrangente junto das associações industriais e empresas com necessidades logísticas no interior do território da cidade de Vila Real.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução dos índices de congestionamento Redução das emissões de poluentes atmosféricos Redução dos índices de sinistralidade				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial; Implementação de sinalização	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Contagens de tráfego pesado	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Contagens de tráfego pesado	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de veículos pesados em circulação em vias restritas

**METODOLOGIA DE CÁLCULO** Contagens de tráfego pesado

**META(S)**

Zero veículos pesados em circulação em vias restritas

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

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

*Handwritten signature*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	1 000,00 €	0,00 €	22 500,00 €
DE 3 A 7 ANOS	3 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>9 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>22 500,00 €</b>

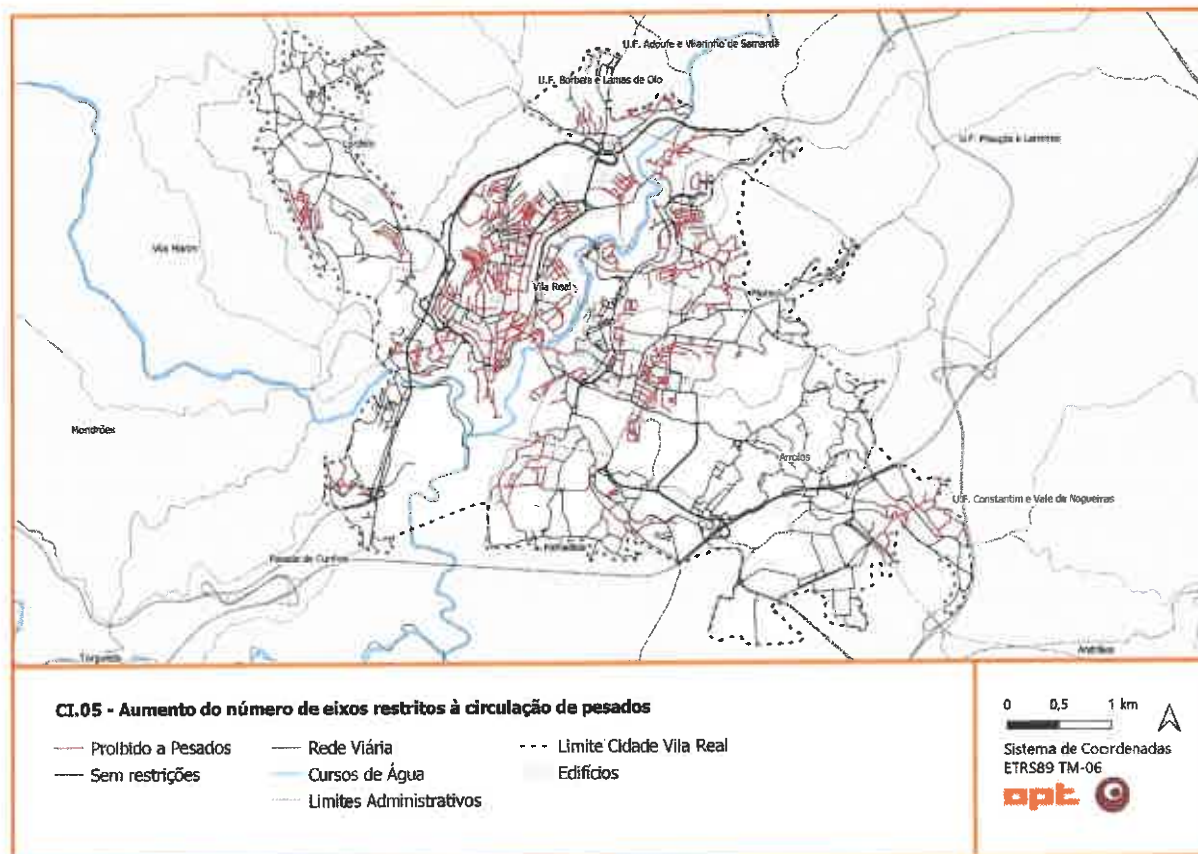


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: CI.06; CI.07; CI.08; MA.14; MA.15
------------------------------	---

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL







**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.06
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.06. Realização de um plano para a otimização da sinalização viária</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O funcionamento adequado do sistema rodoviário está fortemente dependente da sinalização viária. Esta, tem um papel fundamental para orientar aqueles que não se encontram familiarizados com o sistema urbano. Ainda assim, é comum a existência de deficiências na sinalização, quer no que respeita à falta de informação, ou à sua clareza, quer no excesso da mesma, levando a comportamentos erróneos por parte dos condutores, levando ao aumento do congestionamento e propiciando a ocorrência de acidentes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de um plano estruturado para a otimização da sinalização viária. Este plano implica, em primeiro lugar, a realização um inventário de toda a sinalização existente, criando uma base de dados georreferenciada. Apenas após este processo será possível avaliar a pertinência dos diferentes elementos de sinalização horizontal e vertical implementados e ajustar a sua localização ou conteúdo em concordância com a estratégia pretendida.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução das distâncias a percorrer Redução da poluição visual				
<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>			<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>	
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Elaboração do estudo			100%	
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-			100%	
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-			100%	
<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>					
-					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
-					
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>					
Realização do plano					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
Conclusão e apresentação do plano					
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal				

*Handwritten signature*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>50 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

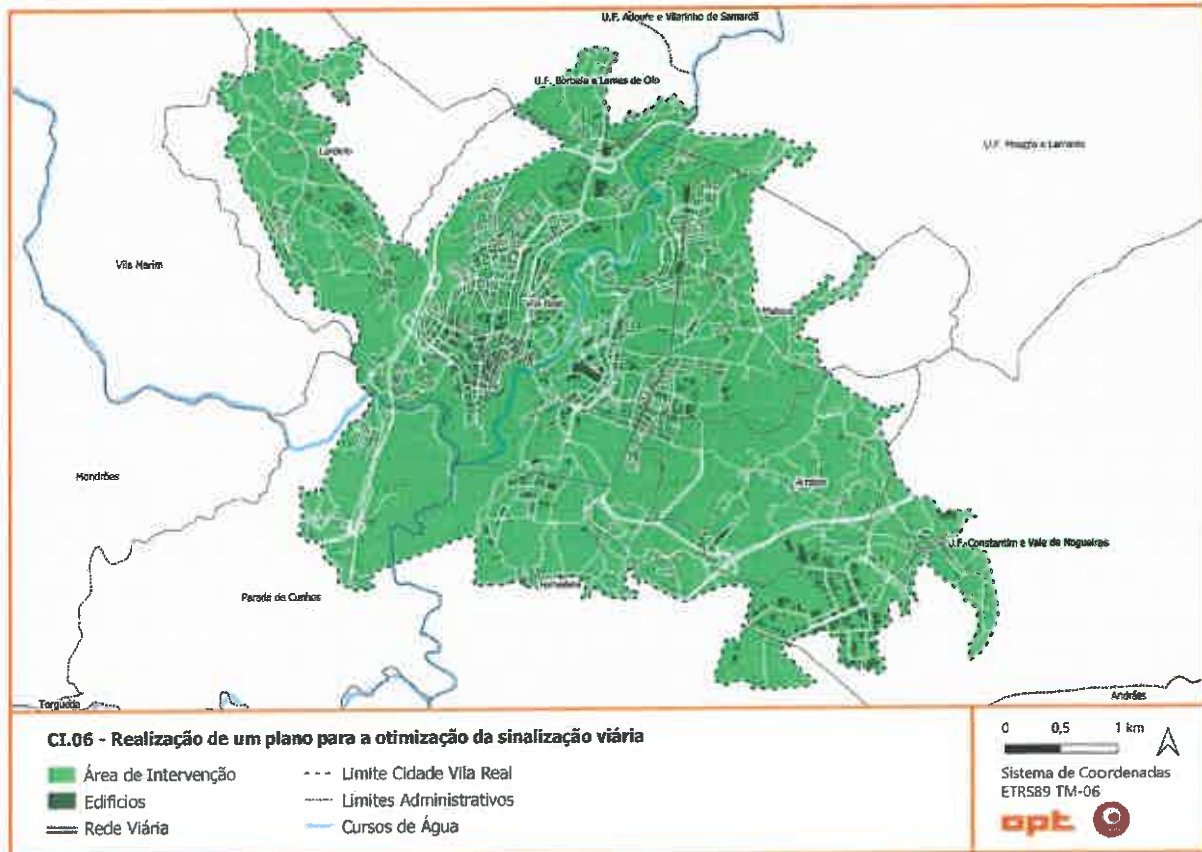


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: CI.01; CI.02 Precedência: CI.05; CI.15; CI.16 Interdependência: CI.07; CI.08
------------------------------	--

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	CI.07
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.07. Densificação da rede viária urbana</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A infraestrutura de mobilidade de alta capacidade, nomeadamente autoestradas, vias rápidas e vias férreas é, por norma, causadora de efeitos barreira significativos, gerando quebras de conectividade na rede viária e reduzindo os índices de acessibilidade. Na cidade de Vila Real, estas barreiras não são criadas pela infraestrutura de mobilidade, mas sim pela orografia, tendo o tecido urbano evoluindo em resposta a estas condicionantes.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Identificação de cinco zonas onde a promoção da densificação da malha urbana se enquadra na estratégia da mobilidade definida no PMUS. A criação de mais infraestrutura viária, nestes casos, fomentará um ambiente urbano mais equilibrado, ao invés de promover a consolidação urbana em territórios mais dependentes do automóvel. Esta ação enquadra a construção de novos arruamentos, num total de 4 quilómetros, em alinhamento com os critérios de dimensionamento para o perfil de hierarquia funcional.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do congestionamento Aumento dos índices de acessibilidade				
<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>			
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Criação de novas ligações	20%			
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Criação de novas ligações	50%			
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Criação de novas ligações	100%			
<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>					
Extensão dos arruamentos executados					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
Aumento da extensão da rede viária existente (estimativa: 4km)					
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real				

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	140 000,00 €	1 750 000,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	280 000,00 €	3 500 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	700 000,00 €	8 750 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>1 120 000,00 €</b>	<b>14 000 000,00 €</b>

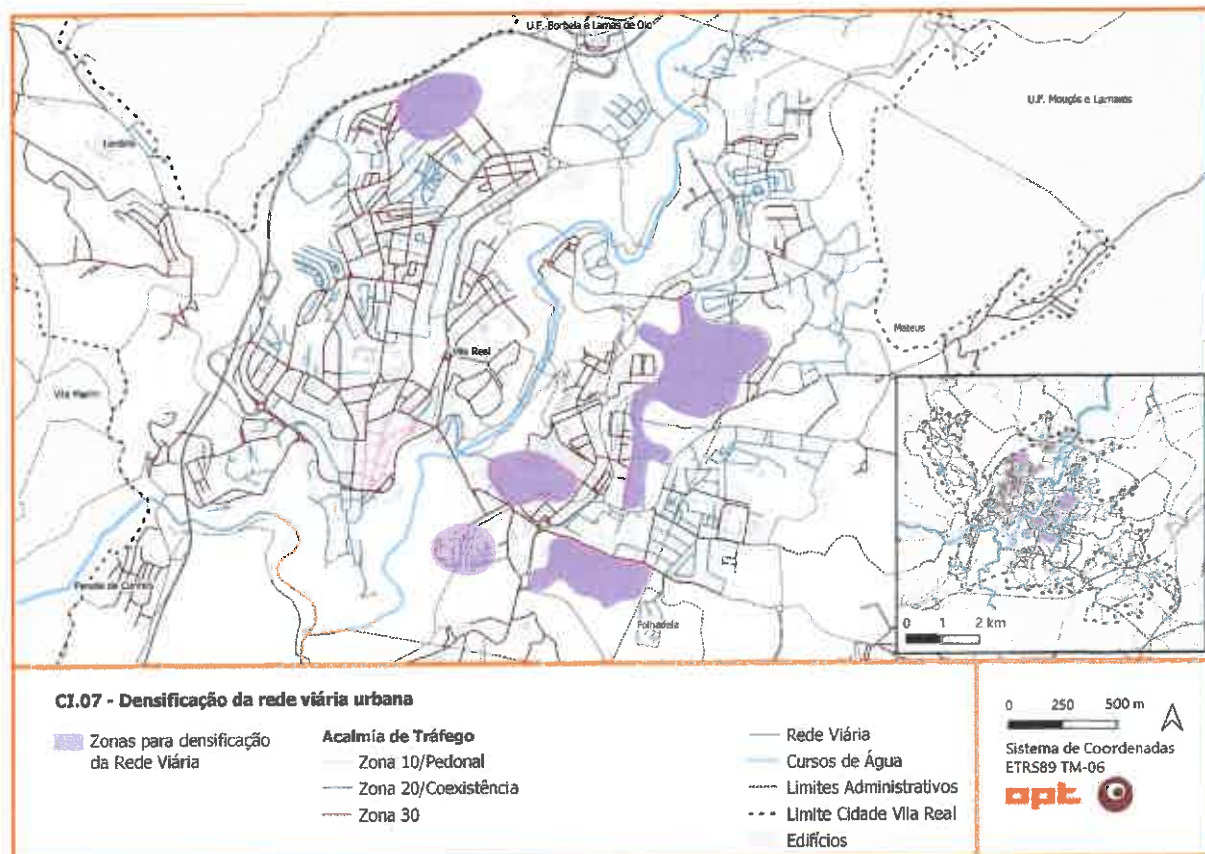


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: CI.01; CI.02
	Precedência: CI.05
	Interdependência: CI.06; CI.08

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**







**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>NE</b>	CI.08
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.08. Construção da variante Nascente</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O papel do sistema de vias estruturantes é essencial na reestruturação da rede viária de Vila Real. A configuração atual da rede de vias estruturantes apenas possibilita a materialização de um anel periférico a norte e poente do centro da cidade. Isto faz com que os movimentos Norte-Sul e Este-Oeste tenham, invariavelmente de atravessar o centro, aumentando os níveis de congestionamento nesta zona da cidade. É, por isso, crucial o fecho da malha viária estruturante a nascente do centro da cidade, facilitando os movimentos entre margens e desincentivando o atravessamento deste território consolidado.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Materialização da proposta prevista no Plano de Urbanização da cidade de Vila Real, estando atualmente em fase de projeto o seu primeiro troço, entre Torneiros e a reta de Mateus. A concretização desta proposta terá o potencial de reduzir a utilização das ruas nucleares da cidade, evitando o tráfego de atravessamento, beneficiando não só a performance do Transporte Público, mas também possibilitando a introdução de medidas de acalmia de tráfego, com vista a melhorar a qualidade do espaço público.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do congestionamento na cidade central Melhoria da qualidade do ar na cidade central				
<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>			
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento do projeto	8%			
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Execução da variante e do nó de acesso	100%			
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%			
<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>					
Extensão de via executada					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
2,6km de via executada					
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>					
Execução do nó de acesso ao IP4					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
Conclusão do nó de acesso ao IP4					
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; CCDR-N; Infraestruturas de Portugal; IMT				

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	655 200,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	8 190 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>655 200,00 €</b>	<b>8 190 000,00 €</b>

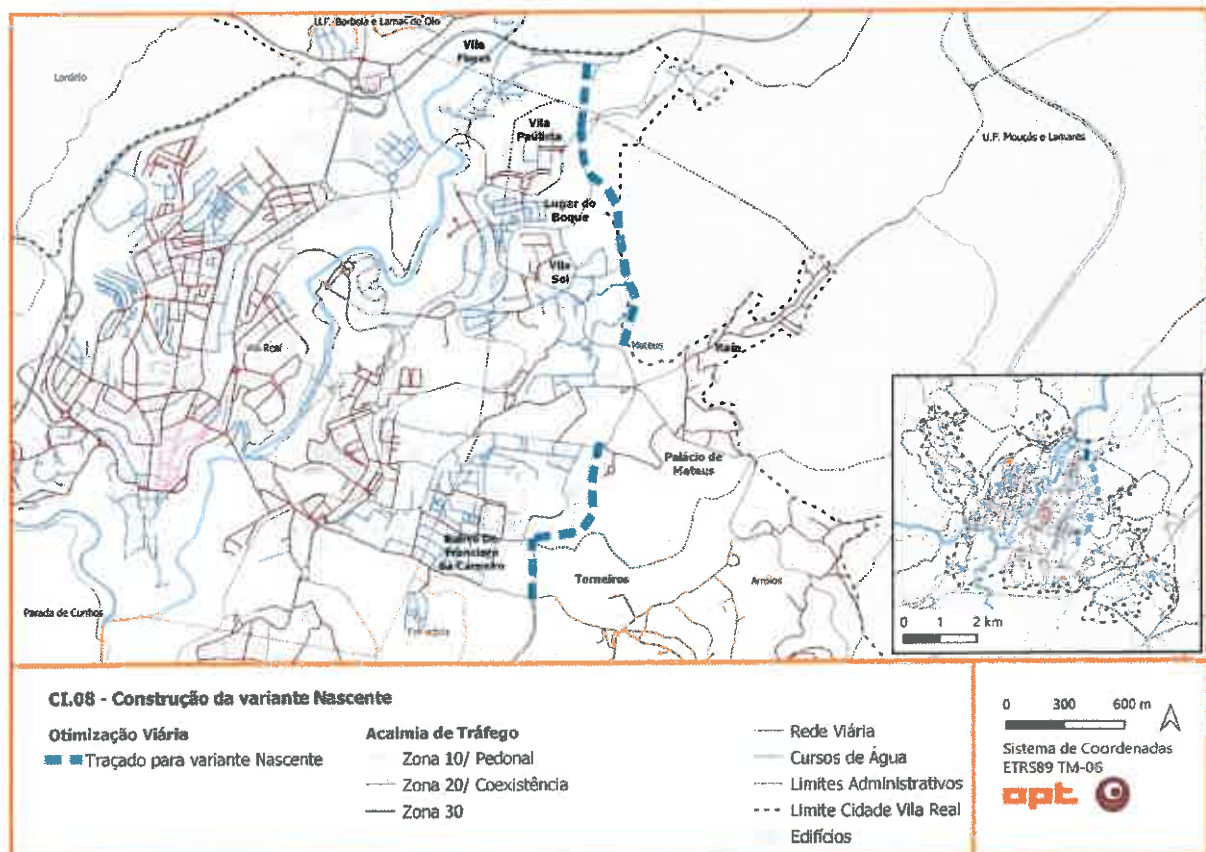


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: CI.01; CI.02 Precedência: CI.05 Interdependência: CI.06; CI.07
------------------------------	--

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	CI.09
<b>AÇÃO</b>	CI.09. Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Os estabelecimentos escolares são, por norma, focos de conflito e de geração de congestionamento, em especial nos momentos próximos ao início e fim de dia letivo, dada a elevada afluência de veículos num reduzido período. As soluções de Kiss & Go ou Kiss & Ride nos estabelecimentos de ensino é uma das soluções mais comuns na atualidade. Estas soluções consistem na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, sendo possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar e o estacionamento ilegal e aumentando a fluidez do trânsito.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Proposta de criação de soluções Kiss & Go e consequente expansão para todos os equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real, num total de 11 localizações. A quantidade de lugares a disponibilizar em cada estabelecimento foi determinado em função do número de alunos que frequentam o estabelecimento bem como o nível de ensino, sendo priorizado o 1º ciclo na dotação de lugares por aluno.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução do congestionamento nas imediações dos estabelecimentos de ensino Maior qualidade do espaço público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação dos lugares Kiss & Go de acordo com a dimensão e tipo de escola	90%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização da utilização e ajuste do espaço alocado a cada área	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização da utilização e ajuste do espaço alocado a cada área	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de novos estabelecimentos de ensino abrangidos  
Nº de lugares de estacionamento criados

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

**META(S)**

11 novos estabelecimentos de ensino abrangidos  
Disponibilização de 60 lugares

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

-
---

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

**META(S)**

-
---

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; Agrupamentos de Escolas; GNR; Policia Municipal
---------------------------------	---



*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	1 920,00 €	24 000,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	400,00 €	5 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	400,00 €	5 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>2 720,00 €</b>	<b>34 000,00 €</b>

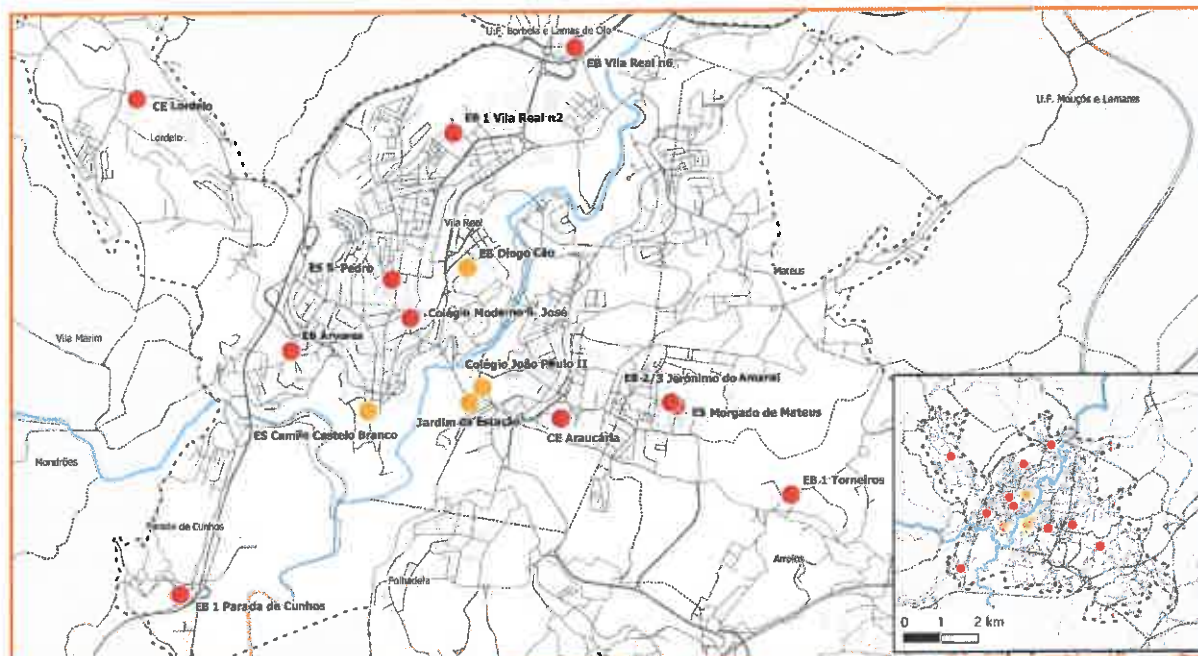


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



#### CI.09 - Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino

##### Otimização Viária

- Kiss & Go
- Existente
- Proposto

##### Acalmia de Tráfego

- Zona 10/ Pedonal
- Zona 20/ Coexistência
- Zona 30

##### Rede Viária

- Rede Viária
- Cursos de Água
- Limites Administrativos

##### Limite Cidade Vila Real

- Edifícios

0 300 600 m

Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Alta	<b>Nº</b>	Cl.10
<b>AÇÃO</b>	<b>Cl.10. Criação de regulamentação para a Logística Urbana</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A atividade logística é um elemento fundamental no funcionamento do sistema urbano. A falta de regulamentação das operações logísticas tem um impacto significativo no bom funcionamento do sistema de mobilidade. O município de Vila Real não dispõe, atualmente, de regulamentação específica para esta atividade, pelo que a mesma se processa de acordo com o cumprimento do código da estrada.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Proposta de regulamentação, com maior ênfase para as operações logísticas que impactam o sistema de mobilidade. Esta não deve cingir-se à definição de locais específicos para o efeito, os ditos lugares de cargas e descargas servindo também de base legal para outros elementos como área de atuação do regulamento, horários para operações logísticas, duração do estacionamento, possibilidade de restrição a veículos pesados e outros mais poluentes e ainda a definição de regras para a criação de novos lugares de cargas e descargas.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução da incidência de estacionamento ilegal				
<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>			
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento e aprovação da regulamentação	100%			
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	100%			
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%			
<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>					
Criação de regulamentação para a Logística Urbana					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	-				
<b>META(S)</b>					
Conclusão e aprovação da regulamentação para a Logística Urbana					
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; IMT				

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

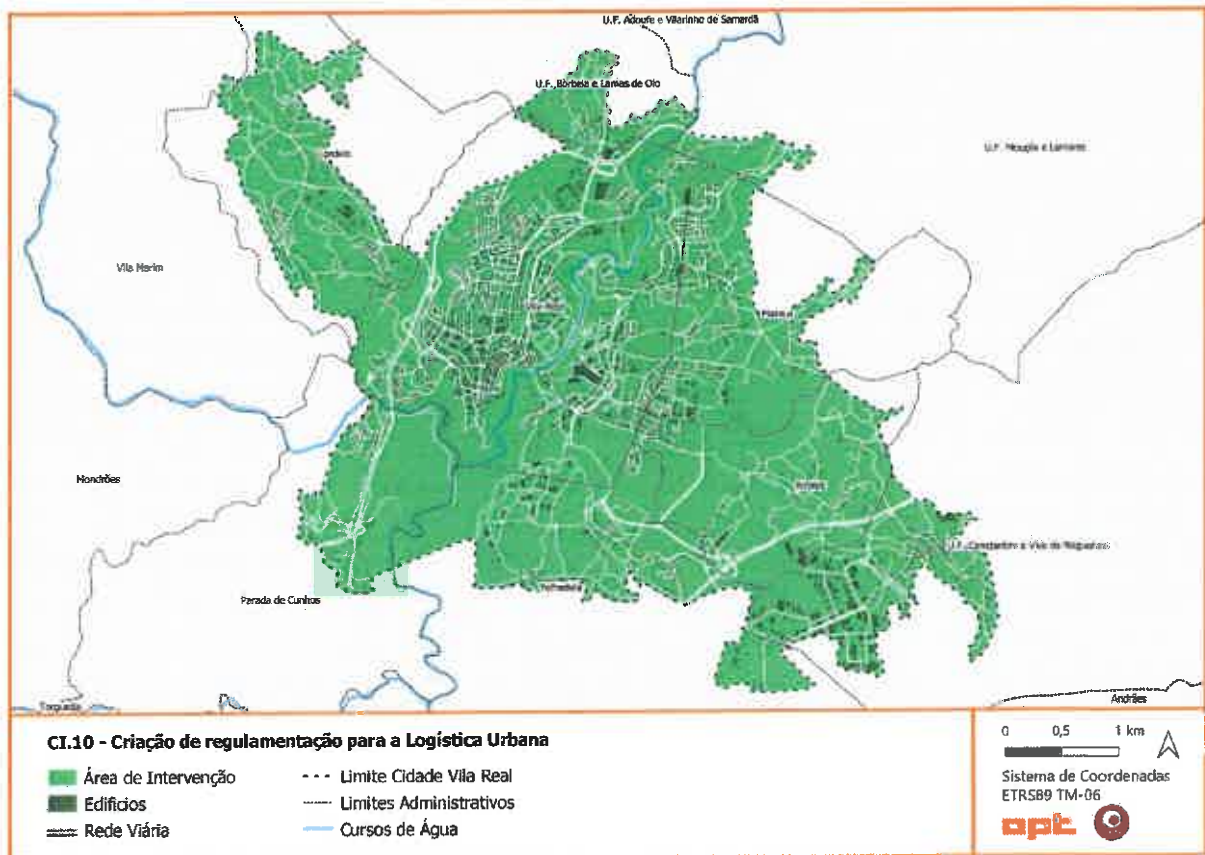
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

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

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	CI.11
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.11. Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Apesar da existência de lugares de estacionamento na via pública destinados às operações de cargas e descargas, maioritariamente concentrados no centro da cidade e em espaços polarizados por atividades comerciais e de serviços, foram identificadas 5 zonas na cidade com carências a este nível.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Realização de um estudo, contemplando cinco zonas da cidade identificadas onde deverão ser procuradas soluções para o reforço dos locais de cargas e descargas. Estes locais dizem respeito à urbanização em consolidação a oeste da rotunda do quartel, nas imediações na Nossa Senhora da Conceição, na envolvente ao Mercado Municipal, na Rua Miguel Torga e na envolvente à Avenida João Paulo II. Nestes locais devem ser avaliadas as necessidades logísticas, com vista à definição do número de lugares bem como a sua localização.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento do estudo; Aumento do nº de lugares para cargas e descargas Inquérito anual aos comerciantes	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Inquérito anual aos comerciantes; Monitorização e ajuste da localização dos lugares para cargas e descargas	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Inquérito anual aos comerciantes; Monitorização e ajuste da localização dos lugares para cargas e descargas	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Análise dos relatórios das Forças de Segurança
-------------------------------	--

**META(S)**

Zero infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo

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

Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas  
Nível de satisfação dos moradores e comerciantes das zonas abrangidas

<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Inquérito de satisfação aos moradores e comerciantes das zonas abrangidas
-------------------------------	---

**META(S)**

Conclusão do estudo para a localização dos locais para cargas e descargas;  
Melhoria progressiva dos índices de satisfação

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; ACIVR
---------------------------------	---------------------

*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>50 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

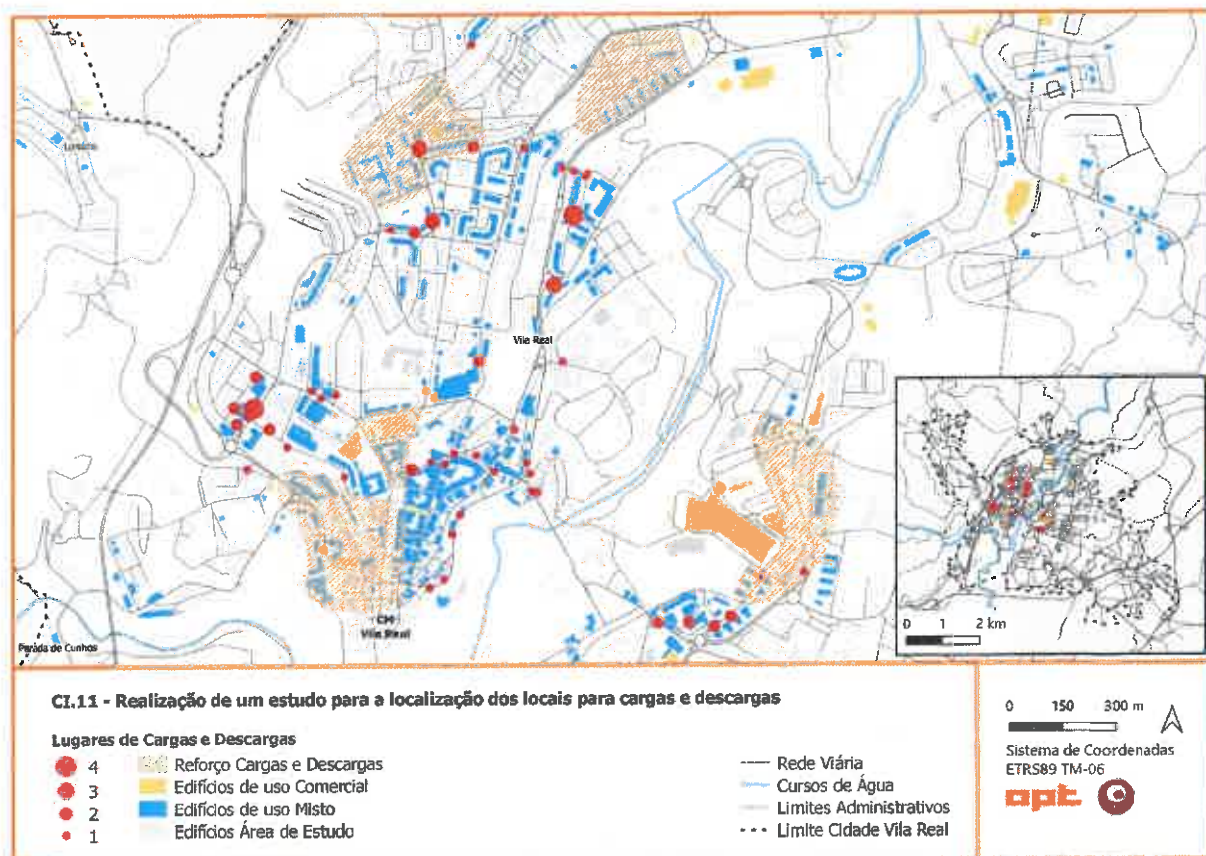


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	100%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Precedência: CI.12
------------------------------	--------------------

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Baixa	<b>Nº</b>	CI.12
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.12. Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A logística urbana tem um impacto significativo nas zonas históricas dos centros urbanos, onde Vila Real não é exceção, caracterizadas por arruamentos de reduzido perfil e zonas pedonais e, como tal, com reduzida disponibilidade de estacionamento. É por isso, essencial pensar em novas formas de estruturar a atividade logística.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Identificação do centro histórico como área preferencial para implementação do programa planeado para a atividade logística. Proposta para a utilização de veículos de menores dimensões nas entregas a partir de um centro logístico, de tecnologia elétrica, híbrida ou ciclável. Pretende-se também a criação de um centro de consolidação de carga ou centro logístico para onde devem ser direcionados todos os veículos pesados de mercadorias. A gestão deste sistema, que deverá ter como base um sistema informático de gestão centralizada de entregas, poderá ser feita pela associação de comerciantes local, de forma a otimizar o seu funcionamento às necessidades dos comerciantes.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Desenvolvimento do projeto	10%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Implementação do sistema, manutenção e monitorização	60%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Manutenção e monitorização do sistema	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

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

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

Nível de satisfação dos comerciantes na área de estudo	
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>	Inquéritos de satisfação aos moradores e comerciantes da área de estudo
<b>META(S)</b>	
Melhoria progressiva dos índices de satisfação	

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; ACIVR
---------------------------------	---------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	350 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	250 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>50 000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>600 000,00 €</b>



*Handwritten signature*

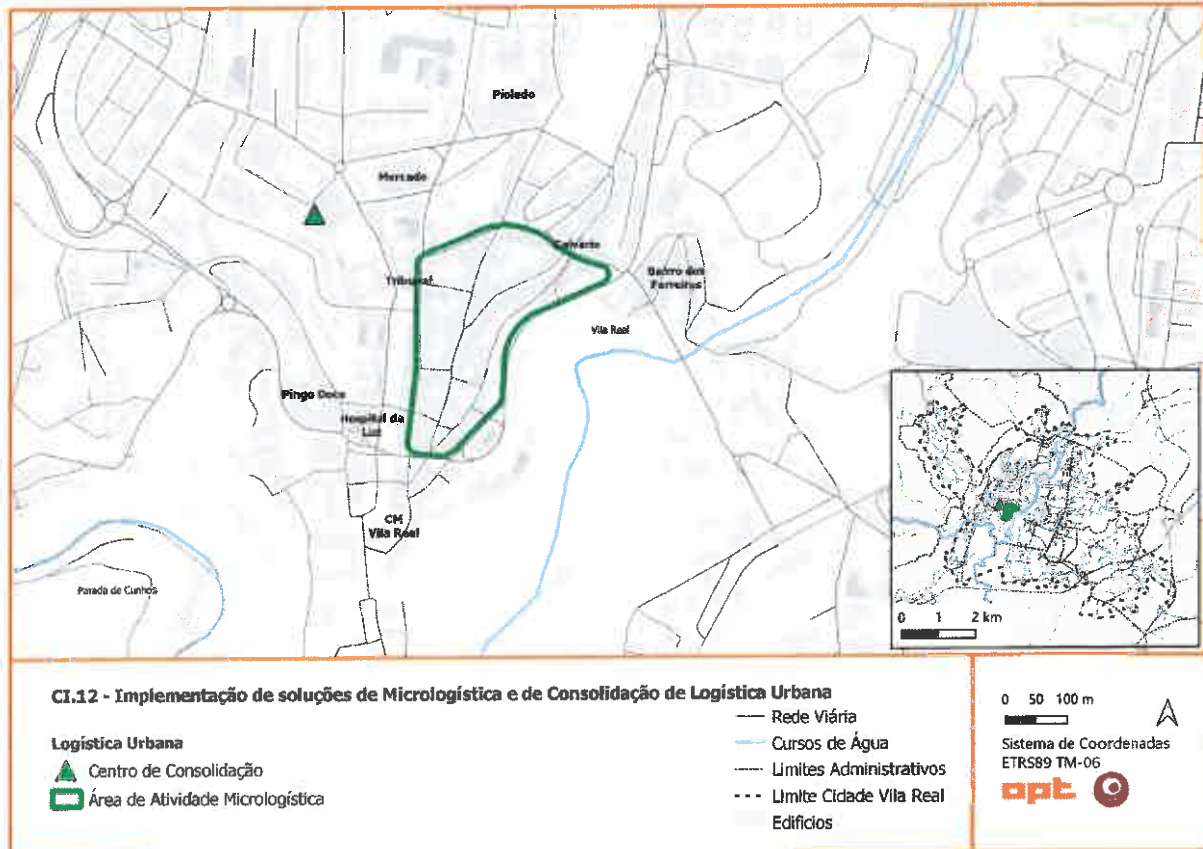
**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: CI.11
------------------------------	---------------------

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

**ABRANGÊNCIA TERRITORIAL**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Baixa	<b>Nº</b>	CI.13
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.13. Atualização da frota do município para veículos zero emissões</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Com a crescente consciencialização para a importância da descarbonização da mobilidade, é importante que o município providencie um bom exemplo para a sociedade. A atualização da frota do município para veículos zero emissões é uma iniciativa importante para reduzir a pegada de carbono da mobilidade.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Substituição de forma gradual dos veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos zero emissões. A ação trará uma redução de emissões de gases com efeito de estufa e poluentes atmosféricos, melhorando a qualidade do ar, reduzindo o impacto das mudanças climáticas e diminuindo os riscos de doenças respiratórias. Estes veículos são também silenciosos, traduzindo-se na redução da poluição sonora e na melhoria do conforto urbano.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução das emissões de poluentes atmosféricos; Aumento do interesse pela utilização de veículos elétricos; Melhoria da imagem do município				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	-	0%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Integração de veículos zero emissões em 12,5% da frota municipal	50%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

% de veículos zero emissões na frota municipal

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

Integração de veículos zero emissões em 25% da frota municipal

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

-

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

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; Fundo Ambiental
---------------------------------	-------------------------------





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Média	<b>Nº</b>	CI.14
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.14. Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	O aumento constante do número de veículos elétricos em circulação trouxe um desafio acrescido para a gestão da infraestrutura. Ao contrário dos veículos movidos a combustíveis fósseis, para os quais já existe uma infraestrutura de abastecimento consolidada, a falta de infraestrutura de carregamento para veículos elétricos é reconhecida como sendo um dos principais entraves à adoção generalizada destes veículos. Atualmente, a infraestrutura de carregamento elétrico no território da cidade de Vila Real conta com 13 localizações, servindo alguns dos principais equipamentos como o Terminal Rodoviário ou a Biblioteca Municipal.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos na importância de tornar a mobilidade elétrica mais acessível e convincente para um número maior de pessoas. Importante para quem não tem possibilidades de carregar as viaturas em casa ou no trabalho e ainda de grande pertinência para o turismo, dando maior resposta às necessidades. Propõe-se a instalação de postos de carregamento para veículos elétricos em 16 localizações.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Aumento do interesse pela utilização de veículos elétricos; Melhoria da imagem do município				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Instalação de 16 postos de carregamento	100%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	-	100%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	-	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº de postos de carregamento instalados

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

16 postos de carregamento instalados

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

-

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

-

<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>	CM Vila Real; Fundo Ambiental
---------------------------------	-------------------------------



*Handwritten signature and initials*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	0,00 €	480 000,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>480 000,00 €</b>

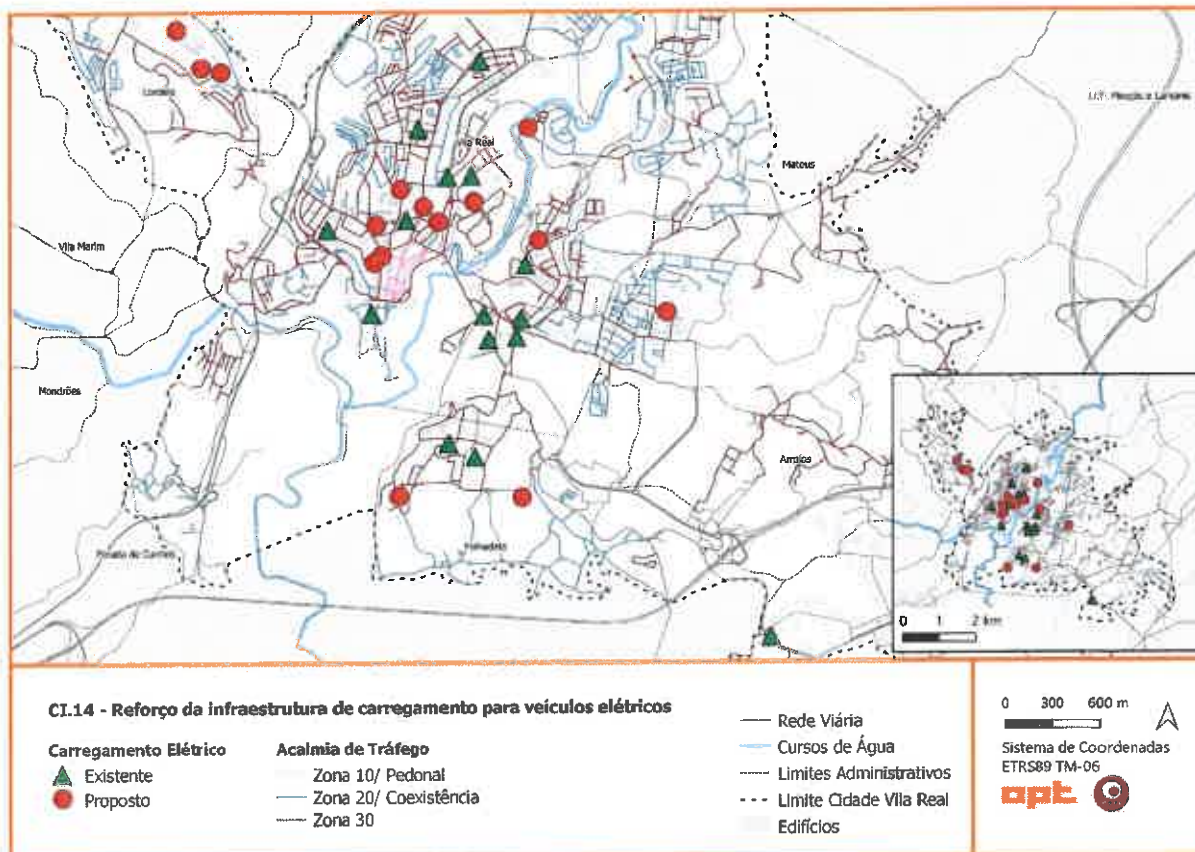


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

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

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Baixa	<b>Nº</b>	CI.15
<b>AÇÃO</b>	CI.15. Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A gestão da infraestrutura viária é normalmente realizada de forma estática, não sendo considerado o impacto das diferentes solicitações ao longo do dia nem de eventos excecionais, quer programados (obras) quer espontâneos (acidentes), sobre o funcionamento da rede. Na ocorrência destes eventos, e perante a falta de informação, os condutores tendem a seguir as rotas padrão, amplificando os índices de congestionamento.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Proposta de instalação de painéis eletrónicos de mensagem variável que disponibilizem informações relativas às condições de tráfego, com destaque para o território do centro da cidade. Para que o sistema seja fiável, deve recorrer a sensores e câmaras nas principais interseções, alimentando um sistema de gestão eletrónico e que calcule, em tempo real, os tempos de viagem entre os principais pontos de interesse. Foram identificados 11 locais para a instalação desta tipologia de equipamentos, localizados, por norma, nos principais pontos de entrada deste território. Idealmente, este sistema deverá também estar ligado ao sistema de informação em tempo real das Infraestruturas de Portugal, de forma a disponibilizar a informação nos painéis de mensagem variável da IP4.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução dos índices de congestionamento Aumento da resiliência da infraestrutura viária a constrangimentos pontuais				

<b>FASEAMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>
<b>ATÉ 2 ANOS</b>	Análise das necessidades e escolha das soluções	10%
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>	Implementação do sistema, manutenção e monitorização	95%
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>	Manutenção e monitorização do sistema	100%

**INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS**

Nº painéis de informação implementados;  
% de semáforos na área de estudo integrados no sistema

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

11 painéis de informação implementados  
100 % de semáforos da área de estudo integrados no sistema

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

Desenvolvimento do Sistema Inteligente

**METODOLOGIA DE CÁLCULO**

**META(S)**

Implementação do sistema inteligente

**ENTIDADES INTERVENIENTES**

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

*Dr. António*

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>10 000,00 €</b>	<b>74 400,00 €</b>	<b>980 000,00 €</b>

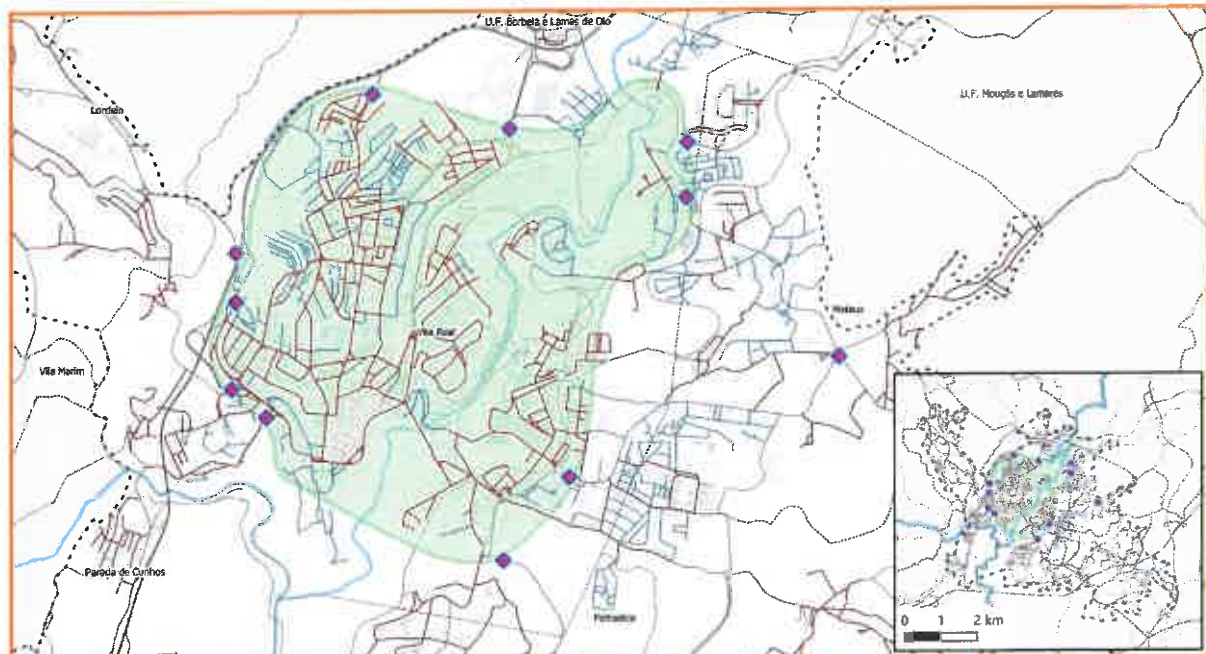


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.01; CI.02; CI.06 Interdependência: CI.16
-----------------------	--

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



#### CI.15 - Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real

- Painéis Informação em Tempo Real
- Zona de Sistema Inteligente
- Zona 10/ Pedonal
- Zona 20/ Coexistência
- Zona 30
- Rede Viária
- Cursos de Água
- Limites Administrativos
- Limite Cidade Vila Real
- Edifícios

0 200 400 m

Sistema de Coordenadas ETRS89 TM-06

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

<b>EIXO</b>	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	<b>PRIORIDADE</b>	Baixa	<b>NE</b>	CI.16
<b>AÇÃO</b>	<b>CI.16. Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real</b>				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	Fruto do aumento gradual da utilização do automóvel, a pressão sobre o sistema de estacionamento é cada vez mais intensa. Como tal, a procura de estacionamento é uma tarefa cada vez mais demorada e stressante, levando ao aumento dos tempos de viagem, do congestionamento e dos índices de poluição. Este tempo perdido leva também a uma redução nos índices de produtividade dos trabalhadores, com impactos negativos na economia.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Desenvolvimento de um sistema inteligente de informação sobre o estacionamento, informando os condutores, em tempo real, sobre o número de lugares de estacionamento livres em cada parque. Deve integrar informação relativa a todos os parques de estacionamento públicos, bem como as infraestruturas de Park & Ride. De forma a reduzir os custos de implementação e gerir a infraestrutura de forma mais eficiente propõe-se a utilização dos mesmos painéis utilizados para a informação de tráfego em tempo real.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Redução dos índices de congestionamento Otimização da utilização da infraestrutura de estacionamento				
<b>FASEAMENTO</b>		<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>% DE IMPLEMENTAÇÃO</b>		
<b>ATÉ 2 ANOS</b>		Análise das necessidades e escolha das soluções	10%		
<b>DE 2 A 5 ANOS</b>		Implementação do sistema, manutenção e monitorização	95%		
<b>MAIS QUE 5 ANOS</b>		Manutenção e monitorização do sistema	100%		
<b>INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS</b>					
Nº de painéis de informação implementados; Nº de parques de estacionamento monitorizados					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>		-			
<b>META(S)</b>					
11 painéis de informação implementados; 10 parques de estacionamento monitorizados					
<b>INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)</b>					
Desenvolvimento do Sistema Inteligente					
<b>METODOLOGIA DE CÁLCULO</b>		-			
<b>META(S)</b>					
Implementação do sistema inteligente					
<b>ENTIDADES INTERVENIENTES</b>		CM Vila Real; Concessionárias parques estacionamento			

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 3 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 3 A 7 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
SUPERIOR A 7 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>10 000,00 €</b>	<b>74 400,00 €</b>	<b>980 000,00 €</b>

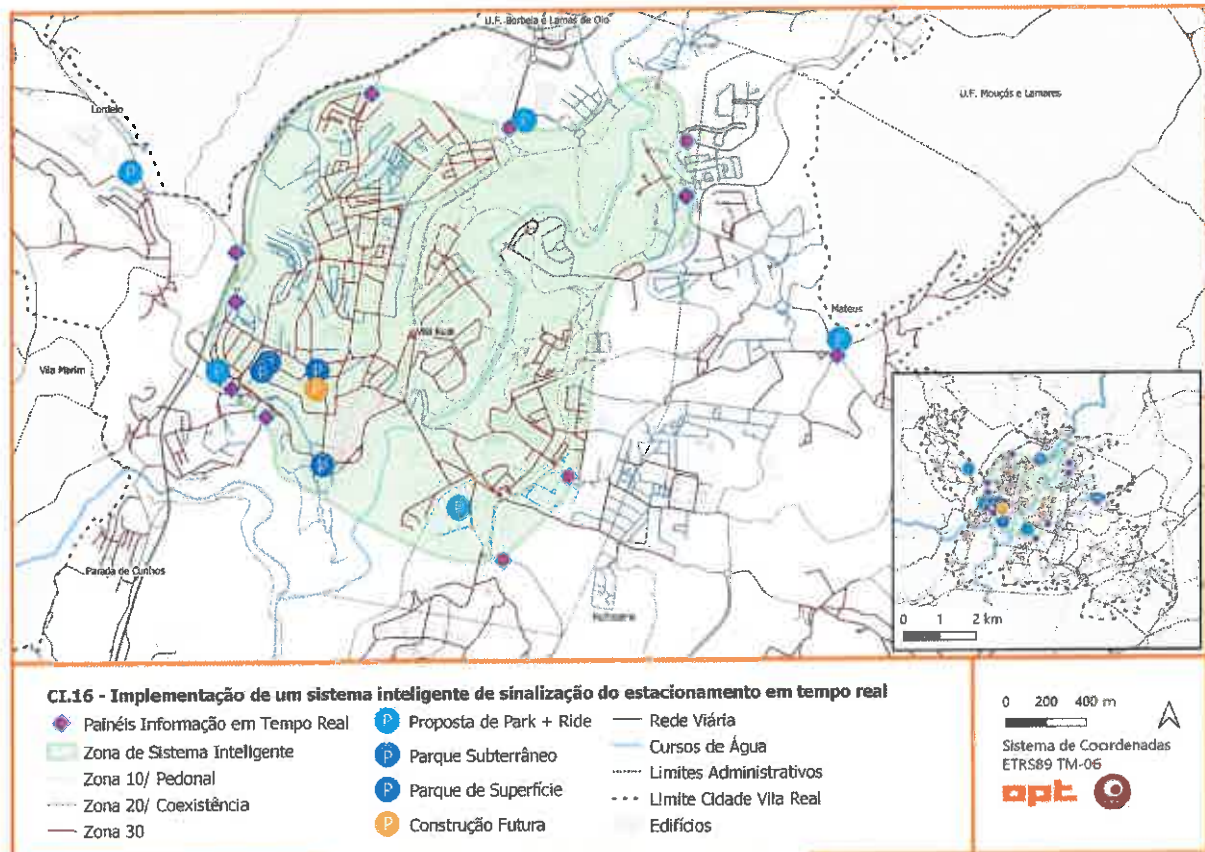


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO		
Câmara Municipal	15%	85%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>

<b>DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES</b>	Antecedência: CI.01; CI.02; CI.06 Interdependência: CI.15
------------------------------	--

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

### ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 3  
PROGRAMA DE AÇÃO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	<b>OPT</b> <u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes  André Pinto Inês Monteiro Mafalda Marinho Thiago Sobral  <b>Oval</b> <u>Coordenação Equipa:</u> Avelino Oliveira <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano  Rafael Silva	Primeira versão	19/05/2023

Código

**20230519\_R\_CMVilaReal\_PRJ\_0215\_PMUS\_Programa**

Cliente







## Conteúdo

## Página

1.	PRINCÍPIOS E OBJETIVOS	1
1.1	ENQUADRAMENTO	1
1.2	PRINCÍPIOS ORIENTADORES	2
2.	ESTRATÉGIA	4
2.1	HIERARQUIA FUNCIONAL DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE	4
2.2	OCUPAÇÃO URBANA	12
2.3	MODOS ATIVOS	22
2.4	TRANSPORTE PÚBLICO	44
2.5	CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	64
3.	FICHAS DE AÇÃO	89
3.1	ENQUADRAMENTO DAS FICHAS DE AÇÃO	89
4.	OPERACIONALIZAÇÃO	92
4.1	GESTÃO	92
4.2	AVALIAÇÃO DE IMPACTOS E MONITORIZAÇÃO	93
4.3	PARTICIPAÇÃO PÚBLICA	98
5.	SÍNTESE	100
5.1	CONTA PÚBLICA	100
5.2	DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	102
5.3	IMPACTO TERRITORIAL	103
6.	CONCLUSÃO	105
7.	REFERÊNCIAS	106
8.	EQUIPA DE PROJETO	107

<b>Figura</b>	<b>Página</b>
Fig. 1 Faseamento do estudo .....	3
Fig. 2 Inversão pretendida para a pirâmide.....	4
Fig. 3 Hierarquia para os modos ativos .....	6
Fig. 4 Hierarquia para o transporte público .....	7
Fig. 5 Hierarquia para o transporte individual.....	8
Fig. 6 Esquematização das categorias de hierarquia funcional .....	9
Fig. 7 Hierarquia funcional .....	10
Fig. 8 Hierarquia funcional – centro da cidade.....	11
Fig. 9 Exemplos de eventos realizados em Vila Real no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade .....	14
Fig. 10 – Equipamentos públicos de proximidade.....	21
Fig. 11 Exemplos de linha de desejo.....	24
Fig. 12 Trotinetes partilhadas em Vila Real .....	25
Fig. 13 Exemplo de escadas rolantes urbanas no Porto .....	29
Fig. 14 Representação visual da futura ponte pedonal sobre o Corgo.....	31
Fig. 15 Passadeiras sobrelevadas na Avenida da Universidade .....	32
Fig. 16 Troço reabilitado da Ecopista do Corgo.....	33
Fig. 17 Estacionamento para trotinetas na envolvente ao Mercado Municipal de Vila Real .....	37
Fig. 18 Exemplos de soluções a implementar em zonas 30 para o aumento da segurança nos atravessamentos .....	38
Fig. 19 Exemplos de soluções a implementar em zonas 30 para a redução da velocidade .....	39
Fig. 20 Exemplos de soluções a implementar em zonas de coexistência .....	40
Fig. 21 Faseamento da aplicação dos projetos piloto .....	41
Fig. 22 Exemplos de intervenções de urbanismo tático .....	42
Fig. 23 Teleférico em La Paz, na Bolívia .....	46
Fig. 24 Exemplo de TPF (Heybus e Mobus).....	47
Fig. 25 Minibus elétrico em Vila Real .....	52
Fig. 26 Exemplos de abrigos tradicionais e invertidos.....	55
Fig. 27 Exemplo de painéis de informação em tempo real .....	57
Fig. 28 Exemplo de Spidermap junto a um Polo Universitário .....	58
Fig. 29 Exemplo de Infoboard num terminal rodoviário .....	58
Fig. 30 Exemplo de Park & Ride .....	59
Fig. 31 Representação conceptual das rotas servidas por cada infraestrutura de <i>Park &amp; Ride</i> .....	60
Fig. 32 Exemplo do MOVE-ME.....	61
Fig. 33 Bom exemplo (à esquerda) e mau exemplo (à direita) de implementação de via ciclável partilhada .....	66
Fig. 34 Tipologias de espaço canal – MA, MA & TP, MA & TI .....	69
Fig. 35 Tipologias de espaço canal – TP, TP & TI, TI.....	70
Fig. 36 Tipologias de espaço canal – Todos os modos prioritários e nenhum dos modos prioritário .....	71
Fig. 37 Situações de estacionamento ilegal no centro de Vila Real .....	74
Fig. 38 Exemplos de sinalização inadequada .....	76
Fig. 39 Exemplificação do desenho de Kiss & Go implementado em Vila Real .....	79
Fig. 40 Exemplos de soluções de micrológica .....	83
Fig. 41 Postos de carregamento elétrico no parque de estacionamento da biblioteca municipal .....	85
Fig. 42 Painel de mensagem variável com indicação das condições de trânsito na cidade do Porto .....	87
Fig. 43 Painel de mensagem variável com indicação da disponibilidade de estacionamento na cidade do Porto.....	88

Fig. 44 Exemplo de ficha de ação .....	91
Fig. 45 Esquematização do cronograma de monitorização do PMUS .....	94
Fig. 46 Níveis de participação pública .....	99
Fig. 47 Distribuição do investimento por tipologia de ação .....	101
Fig. 48 Repartição do investimento .....	101
Fig. 49 Mapa de dependência das ações .....	102
Fig. 50 Síntese da estratégia .....	105

<b>Tabela</b>	<b>Página</b>
Tab. 1 – Diferenças entre o Planeamento Tradicional de Transportes e o Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável .....	1
Tab. 2 Categorização da hierarquia funcional .....	8
Tab. 3 Extensão da rede para cada tipologia de hierarquia funcional .....	11
Tab. 4 Ações propostas para o eixo ‘Ocupação Urbana’ .....	12
Tab. 5 Ações da estratégia “branding da cidade de proximidade” .....	14
Tab. 6 Recomendações a implementar no âmbito dos critérios de ocupação do solo .....	16
Tab. 7 Parametrização do estacionamento privado por zona .....	17
Tab. 8 Parametrização do estacionamento por zona – exercício a longo prazo .....	18
Tab. 9 Hierarquia de centralidades .....	20
Tab. 10 Ações propostas para o eixo ‘Modos Ativos’ .....	22
Tab. 11 Elementos a incluir no cadastro da infraestrutura de modos ativos .....	24
Tab. 12 Calendarização da extensão de passeios a criar na cidade central .....	27
Tab. 13 Calendarização da extensão de passeios a criar nos territórios de baixa densidade .....	28
Tab. 14 Calendarização das ligações pedonais a criar .....	30
Tab. 15 Calendarização das passadeiras a sobrelevar .....	32
Tab. 16 Calendarização do estacionamento de bicicletas .....	36
Tab. 17 Calendarização da execução de zonas 30 .....	39
Tab. 18 Calendarização da execução de zonas de coexistência .....	40
Tab. 19 Propostas de ações para promoção dos modos ativos .....	43
Tab. 20 Ações propostas para o eixo ‘Transporte Público’ .....	44
Tab. 21 Arruamentos a considerar para a implementação de corredores BUS .....	49
Tab. 22 Paragens com necessidade de alteração .....	56
Tab. 23 Paragens com necessidade de instalação de painéis em tempo real .....	57
Tab. 24 Ações propostas para o eixo ‘circulação, estacionamento e logística’ .....	64
Tab. 25 Parâmetros de dimensionamento do espaço canal .....	65
Tab. 26 Parâmetros de dimensionamento da via em função da configuração do estacionamento .....	67
Tab. 27 Parâmetros recomendados para o dimensionamento de ciclovias .....	68
Tab. 28 Equipamentos escolares para implementação de soluções Kiss & Go .....	80
Tab. 29 Estrutura de Gestão do PMUS .....	92
Tab. 30 Principais objetivos da monitorização .....	93
Tab. 31 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixos OU e MA) .....	95
Tab. 32 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixo TP) .....	96
Tab. 33 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixo CI) .....	97
Tab. 34 Indicadores a monitorar e metas (sistema de mobilidade) .....	98
Tab. 35 Resumo do investimento necessário estimado .....	100

## 1. Princípios e Objetivos

### 1.1 Enquadramento

Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) são um instrumento estratégico destinado a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e empresas, tendo em vista o estabelecimento de uma maior qualidade de vida (Eltis, 2019; Comissão Europeia, 2020). Contrariamente ao planeamento tradicional de transportes, apresentam uma natureza transversal, combinando diferentes áreas do conhecimento, e promovendo o envolvimento da população, de forma a cobrir todos os fatores com influência na mobilidade.

Tab. 1 – Diferenças entre o Planeamento Tradicional de Transportes e o Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável

Fonte: adaptado de ELTIS, 2019

Planeamento Tradicional de Transportes	Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável
Enfoque no tráfego	Enfoque nas pessoas
Preocupação com o aumento da capacidade e velocidade automóvel	Preocupação com a acessibilidade e qualidade de vida
Monomodal	Intermodal
Enfoque na infraestrutura	Combinação da infraestrutura, mercado, regulação, informação e promoção
Planeamento setorial a partir de documentos existentes	Planeamento coerente com domínios de intervenção complexos
Visão a curto e médio prazo	Visão a curto e médio prazo integrada numa estratégia a longo prazo
Abrangência administrativa	Abrangência da área urbana funcional
Domínio da engenharia de tráfego	Domínio interdisciplinar
Planeamento técnico	Planeamento participativo, segundo uma abordagem transparente
Avaliação de impactos limitada	Avaliação de impactos sistemática com o objetivo de facilitar a aprendizagem

É notório que a exigência associada ao desenvolvimento de uma estratégia de mobilidade sustentável representa um desafio face ao planeamento tradicional de transportes. A necessidade de combinar um número mais complexo de elementos, fruto do reconhecimento da complexidade do sistema urbano e da influência das suas diferentes componentes no seu funcionamento, obriga à definição de um conjunto de princípios orientadores com o objetivo de garantir o sucesso da estratégia.

## 1.2 Princípios Orientadores

De acordo com o pacote da mobilidade urbana (Comissão Europeia, 2020), o planeamento da mobilidade urbana sustentável baseia-se em oito princípios orientadores:

- **Planear a mobilidade sustentável na “área urbana funcional”**

Os territórios urbanos estão ligados ao seu território envolvente através de fluxos de pessoas e bens. Como tal, o âmbito territorial do PMUS deve estar baseado nesta área urbana funcional. Dependendo do contexto local, este pode abranger o território da cidade e a sua área periurbana adjacente, uma região policêntrica ou um conjunto de municípios vizinhos. Esta definição é importante, pois as barreiras administrativas podem seguir princípios distintos, dificultando a implementação desta estratégia.

No interior desta área urbana funcional um PMUS deve promover o aumento dos índices de acessibilidade através da criação de um sistema de mobilidade de alta qualidade, dando resposta às necessidades básicas de mobilidade de todos os utilizadores (residentes, empresas e indústria), garantindo o desenvolvimento equilibrado e integrado dos diferentes modos de transporte e dando resposta aos requisitos de sustentabilidade económica, social, ambiental e de saúde.

- **Cooperar através de barreiras institucionais**

O desenvolvimento destes planos deve ser baseado num elevado nível de cooperação, coordenação e consulta entre os diferentes níveis de governação, bem como entre diferentes instituições dentro do domínio do planeamento. Tal inclui os diferentes níveis de governação (município, região e estado), os diferentes agentes no setor dos transportes (públicos e privados) bem como outros atores com um papel importante (na área da energia, educação, segurança e socorro, entre outros).

- **Envolver cidadãos e *stakeholders***

Um PMUS deve seguir uma abordagem participativa transparente, envolvendo ativamente os cidadãos e outros *stakeholders* ao longo do processo de desenvolvimento e implementação. Este planeamento participativo é essencial para garantir a aceitação pública da estratégia, minimizando os riscos políticos e facilitando o processo de implementação.

- **Avaliar a performance atual e futura**

A avaliação da situação atual é essencial para estabelecer um ponto de partida, sobre o qual a evolução pode ser medida. Para tal, um PMUS deve identificar objetivos ambiciosos, mas realistas, e consistentes com a visão, com vista à definição de indicadores de performance. Neste processo está também incluída a análise das capacidades e recursos existentes a nível institucional.

- **Definir uma visão a longo prazo e um plano de implementação**

Um PMUS contém um plano a curto prazo para a implementação dos objetivos e metas através da definição de pacotes de medidas, alocando prazos e recursos, bem como definindo



responsabilidades e recursos necessários. Estas medidas devem, no entanto, estar enquadradas numa visão a longo prazo, abrangendo todos os modos de transporte, infraestrutura e serviços de transporte.

- **Integrar os diferentes modos de transporte**

Um plano desta natureza deve promover o desenvolvimento de soluções de mobilidade balanceadas e integradas, considerando todos os modos de transporte disponíveis e priorizando soluções de mobilidade sustentável. Tendo em conta o contexto atual no setor da mobilidade é importante garantir a integração dos modos ativos com as soluções tradicionais de transporte público, micromobilidade e mobilidade partilhada. Esta integração deve ser procurada ao nível da infraestrutura, mas também ao nível técnico, regulatório e financeiro.

- **Planear a monitorização e a avaliação**

A implementação de um PMUS deve garantir a sua monitorização frequente, incidindo sobre o cumprimento dos diferentes objetivos e metas, garantindo o acesso a informação e dados relevantes. Este processo é fundamental para possibilitar a reavaliação de medidas ou de metas e, quando necessário, promover ações corretivas. Os resultados deste processo de monitorização deverão ser partilhados e comunicados à população e outros *stakeholders* relevantes.

- **Garantir qualidade**

Um PMUS é um documento chave para o desenvolvimento de um território urbano. Como tal, a existência de mecanismos para garantir a sua qualidade e validar o cumprimento dos requisitos técnicos na área da mobilidade sustentável deve ter em atenção a garantia da qualidade da informação e a gestão do risco. A garantia de cumprimento destes requisitos pode ficar a cargo de entidades externas ou mesmo de outras entidades governamentais.

Com a conclusão da fase III do PMUS da cidade de Vila Real ficaram consolidados os princípios, desígnios e linhas orientadoras da estratégia a implementar. Este relatório espelha o trabalho desenvolvido na fase IV da elaboração deste PMUS, em linha com o cronograma pré-definido e descrito de seguida.

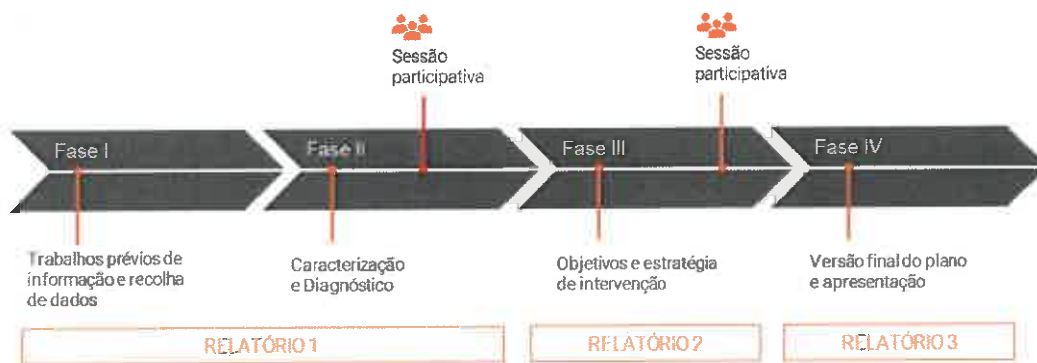


Fig. 1 Faseamento do estudo

Assim, esta última fase destina-se a detalhar os diferentes elementos da estratégia de intervenção com vista à redefinição do sistema de mobilidade. As cinquenta ações apresentadas na fase anterior serão exploradas, ao longo deste relatório, num número equivalente de fichas de ação, com vista a facilitar a operacionalização da estratégia. Serão também apresentados os princípios base da estrutura de acompanhamento e de monitorização, elementos com um papel essencial para a operacionalização bem-sucedida deste PMUS.

## 2. Estratégia

A definição de um compromisso com metas sem referenciais de partida nem dados estatísticos oficiais implicam um esforço acrescido na recolha inicial, mas que são essenciais para a materialização do sistema de monitorização. A escolha dos indicadores deve também ter em consideração os princípios de racionalidade económica e operativa, a nível de custos e de tempo necessários para a sua recolha, mas também ao nível da complexidade dos procedimentos de recolha e da interpretação posterior dos resultados.

### 2.1 Hierarquia funcional da infraestrutura de mobilidade

Atualmente, em Vila Real, a hierarquia da rede viária encontra-se articulada segundo a perspetiva do automóvel, tendo em conta os princípios de eficiência de circulação. Porém, de forma a promover a utilização de modos alternativos ao automóvel é essencial olhar para a infraestrutura segundo uma perspetiva multimodal, procurando reequilibrar as oportunidades oferecidas a cada modo e adaptar a infraestrutura mediante as necessidades.

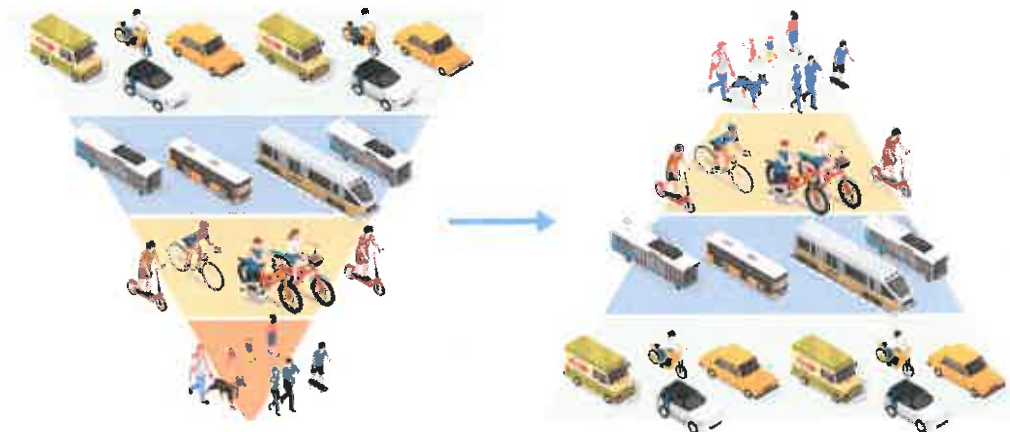


Fig. 2 Inversão pretendida para a pirâmide

Esta perspetiva multimodal levou ao desenvolvimento de um modelo de hierarquia funcional, tipificando a rede em função da importância funcional de cada modo de transporte e não apenas em função da hierarquia viária. Não se pretende definir de forma evidente qual o modo hierarquicamente superior, mas sim aquele ou aqueles aos quais deve ser dada prioridade. A redefinição da hierarquia da rede viária é assim de natureza estratégica para materializar o novo modelo de mobilidade.

Nesse sentido, o primeiro passo consistiu na definição de novos modelos hierárquicos para cada um dos três modos de transporte principais: modos ativos (MA), transporte público (TP) e transporte individual (TI). É importante referir que a bicicleta, embora equiparada no Código da Estrada a um veículo motorizado, é incluída na categoria dos modos ativos. Tal deve-se ao facto de a estratégia para a concretização da rede ciclável se encontrar ancorada, em grande medida, na necessidade de promover soluções de partilha da faixa de rodagem com o automóvel.

A hierarquia para os modos ativos encontra-se fortemente relacionada com as zonas residenciais e as principais centralidades, invertendo, em certa medida, a pirâmide hierárquica do automóvel.

Assim, a rede principal agrega, por norma, os arruamentos que, de acordo com a hierarquia viária, se constituem como vias de acesso local, e como tal de maior importância para os modos ativos. Nesta rede deve procurar garantir-se as condições ótimas para a circulação a pé e em bicicleta, surgindo as zonas 30 e de coexistência como soluções a implementar. A Ecopista do Corgo e os arruamentos pedonais enquadram-se também nesta categoria.

Num segundo nível encontra-se a rede complementar prioritária, onde os modos ativos retêm uma importância elevada, embora associados a características urbanas que limitem a adoção de medidas de acalmia de tráfego. Tal significa que os passeios deverão possuir condições adequadas de circulação e a bicicleta deverá circular, sempre que possível, em canal dedicado.

Nos territórios de maior dispersão, e onde os modos ativos já não possuem um carácter prioritário, embora ainda se mantenham como possibilidade, é definida a rede complementar. Finalmente, na rede secundária o modo pedonal assume um carácter acessório, não sendo normalmente visto como possibilidade. Em ambos os casos os passeios não possuem um carácter obrigatório. Não fazem parte da rede de modos ativos todos as vias reservadas a veículos automóveis e motociclos, como é o caso das Autoestradas, Itinerários Principais e seus ramos de acesso.

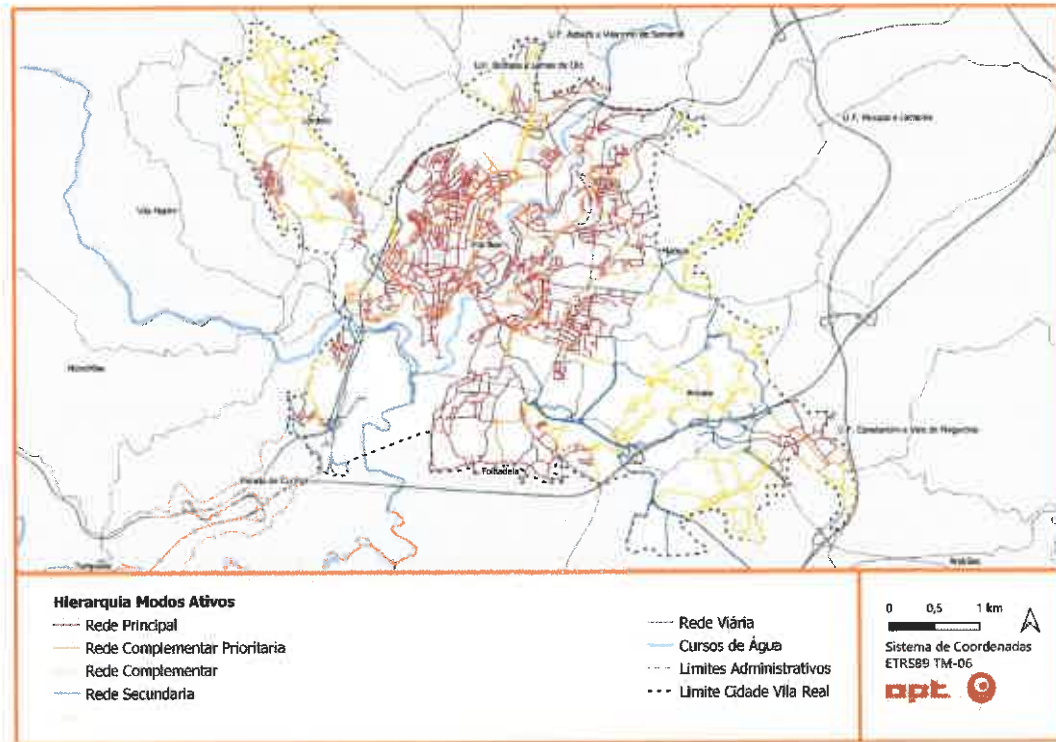


Fig. 3 Hierarquia para os modos ativos

A hierarquia para o transporte público encontra-se fortemente relacionada com a oferta disponibilizada. Desta forma, a rede principal enquadra os troços onde é disponibilizada uma melhor oferta (pelo menos 4 circulações/ h/ sentido), e onde deverão, idealmente, ser dadas as melhores condições à circulação do transporte público, quer com a criação de corredores dedicados, em faixa BUS, ou através de sistemas de coordenação semafórica. Esta definição terá também impacto nas exigências para as larguras de via, conforme será demonstrado na ação CI.02.

A rede secundária enquadra os arruamentos onde é disponibilizada oferta, embora com frequências inferiores, fazendo com que o transporte público não possua o nível máximo na hierarquia, enquanto os troços onde não é efetuado serviço não possuem representatividade neste sistema.

*Handwritten signature in blue ink.*

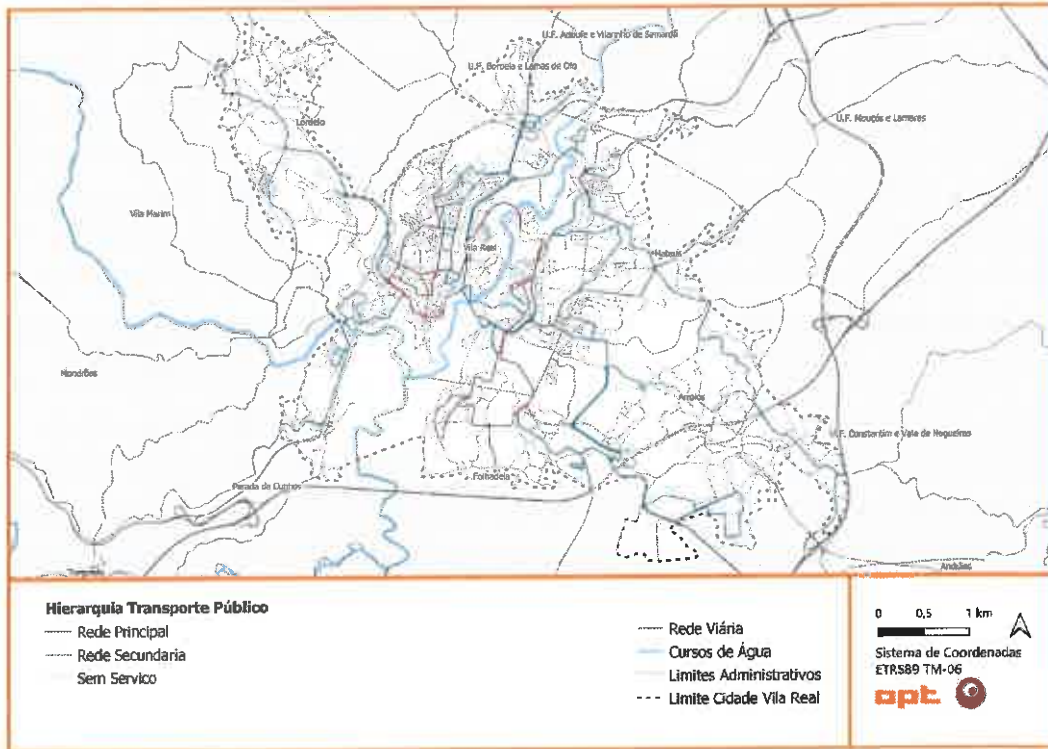


Fig. 4 Hierarquia para o transporte público

A hierarquia para o transporte individual reflete aquela já plasmada no Plano Diretor Municipal, encontrando-se dividida em quatro níveis. A rede coletora reflete o nível mais elevado, garantindo as ligações intermunicipais e, como tal, onde o transporte individual apresenta o nível hierárquico mais elevado.

O segundo e terceiro níveis dizem respeito à rede distribuidora principal e à rede distribuidora, respetivamente, tendo como função a gradual dispersão do tráfego até às vias de carácter mais local. Finalmente, a rede de acesso local surge como o nível mais baixo na hierarquia. Por via da sua localização na rede, o tráfego de atravessamento de longa distância nestas vias deve ser fortemente limitado, por via da introdução de medidas de acalmia de tráfego. Existe também a possibilidade de implementar soluções que dificultem o tráfego de atravessamento, por exemplo através do corte de ligações diretas. Tal incentivará a utilização de vias de nível hierárquico superior para a função de atravessamento. Ao mesmo tempo o tráfego de mercadorias deve ser limitado nesta rede, podendo mesmo ser proibido, mediante as características físicas do arruamento ou a existência de alternativas.



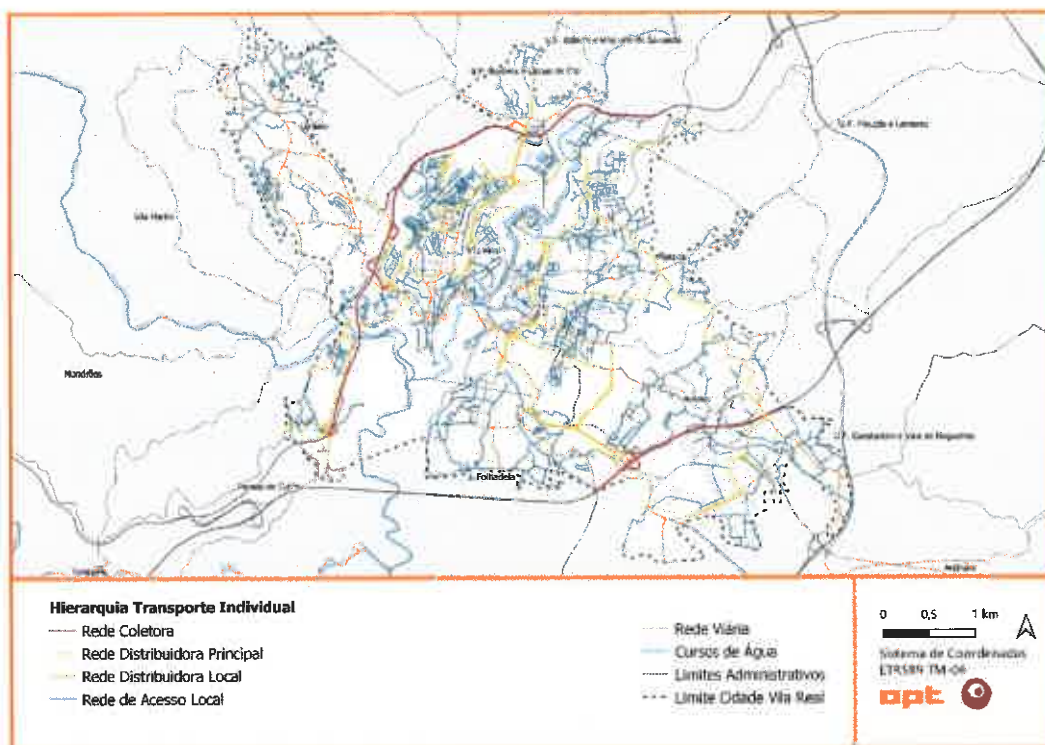


Fig. 5 Hierarquia para o transporte individual

Através da categorização de cada elemento da rede mediante a combinação da sua importância para cada modo de transporte torna-se possível a definição de uma hierarquia funcional. Este processo tem como objetivo identificar os locais onde, por via da sobreposição de níveis hierárquicos elevados existe o risco de conflito entre modos, facilitando desta forma o desenvolvimento de soluções específicas. O desenvolvimento deste procedimento para toda a infraestrutura de mobilidade permite também identificar vias alternativas, onde não existe conflito de modos, para a materialização da estratégia.

Partindo da definição dos níveis hierárquicos para cada modo foi definida uma categorização das situações onde o mesmo pode ser considerado como sendo prioritário.

Tab. 2 Categorização da hierarquia funcional

Modo de transporte	Prioritária	Não prioritária
Modos Ativos	Rede Principal Rede Complementar Prioritária	Rede Complementar Rede Secundária
Transporte Público	Rede Principal	Rede Secundária Rede sem serviço
Transporte Individual	Rede Coletora Rede Distribuidora Principal	Rede Distribuidora Local Rede de Acesso Local





Para o caso dos modos ativos foi considerada como sendo de maior importância a rede principal e a rede complementar prioritária. Nos troços que integram qualquer destas duas categorias deve ser dada primazia à circulação em modos ativos, oferecendo passeios com condições adequadas de segurança e conforto e possibilitando a utilização da bicicleta em relativa segurança, quer através de infraestrutura dedicada ou em circulação partilhada em zonas 30 ou de coexistência. Tal remete a rede complementar e a rede secundária para segundo plano, onde a utilização dos modos ativos é vista como possível, mas menos relevante.

No caso do transporte público, apenas a rede principal foi considerada como sendo prioritária, pela necessidade de garantir níveis de performance elevados e assim tirar partido da elevada oferta disponibilizada. Na rede secundária o transporte público pode assumir uma importância equivalente aos restantes modos.

Finalmente, no que concerne ao transporte individual, a rede coletora e a distribuidora principal surge como prioritária. Nestes troços da rede, sujeitos a níveis de tráfego mais elevados, é importante garantir condições de fluidez, devendo ser evitadas soluções de acalmia de tráfego e a imposição de velocidades reduzidas. Isto significa que na rede distribuidora local e na rede de acesso local não se espera que o transporte individual seja o protagonista, podendo ser compatível a aplicação de soluções de acalmia de tráfego.

A combinação deste trio modal resulta em diferentes combinações de prioridade para cada troço da rede viária, consubstanciando-se um total de 8 combinações, conforme ilustrado na figura seguinte.

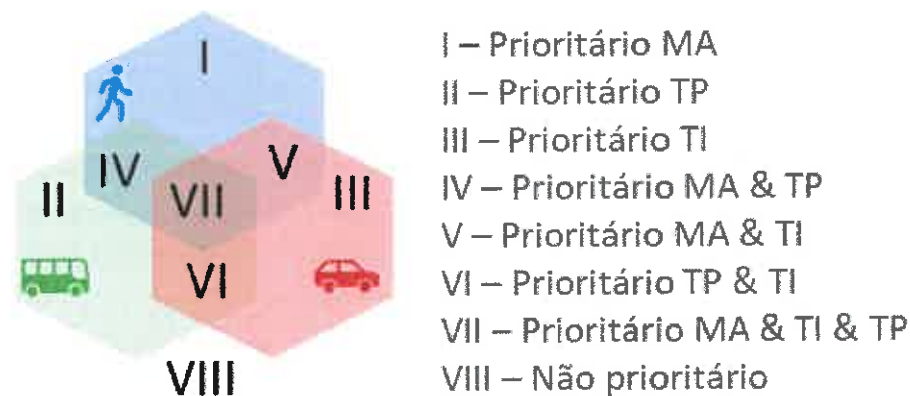


Fig. 6 Esquematização das categorias de hierarquia funcional

Os arruamentos integrados na categoria VII (Prioritário MA & TI & TP) serão aqueles que apresentarão maiores desafios, na medida em que se deverá tentar compatibilizar as necessidades específicas dos três modos de transporte. Por outro lado, os arruamentos na categoria VIII (Não prioritário) encontram-se no extremo oposto, não sendo necessário dar resposta a nenhuma exigência específica em termos de hierarquia. Para estes arruamentos deverão, assim, apenas ser respeitados os critérios mínimos de dimensionamento da via.

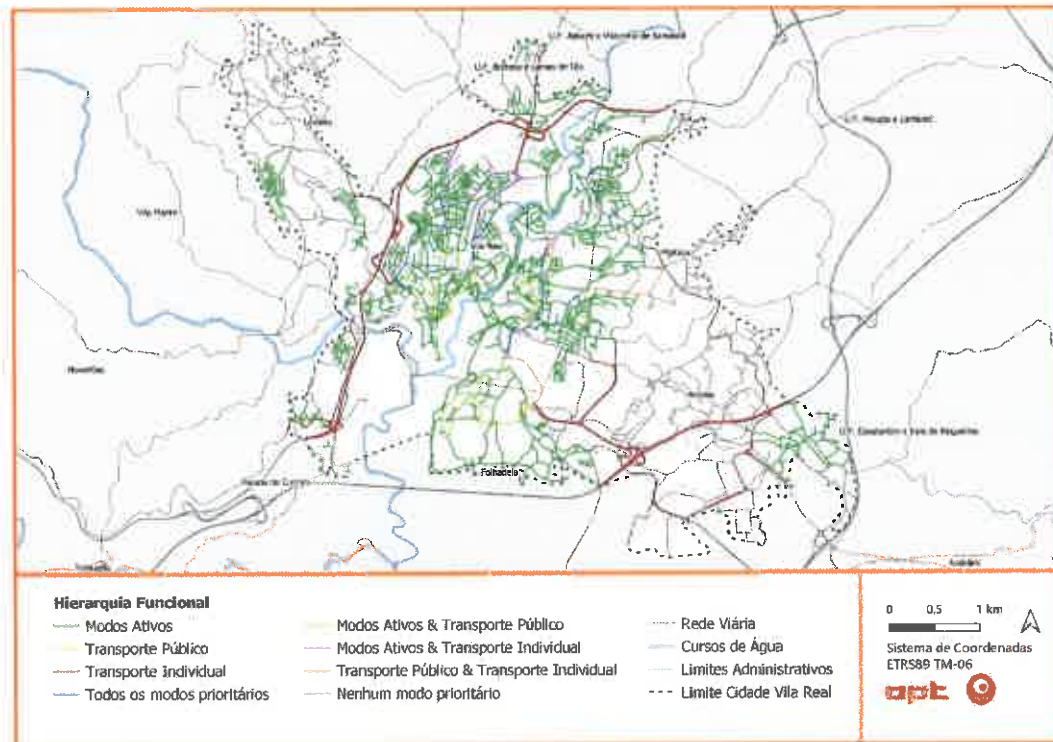


Fig. 7 Hierarquia funcional

Uma parte significativa da rede viária da cidade de Vila Real encontra-se na categoria prioritária para os modos ativos, indo assim de encontro à estratégia de promoção da cidade de proximidade. É também notória a presença de alguns troços onde a prioridade deverá ser concedida tanto aos modos ativos como ao transporte individual, de onde são exemplos a Avenida de Osnabruck e a Avenida Aureliano Barrigas. Trata-se de arruamentos estruturantes, e onde a acalmia de tráfego não deverá ser utilizada como solução para aumentar a segurança de circulação a pé ou em bicicleta.

Os casos de maior complexidade encontram-se, no entanto, nos troços prioritários a todos os modos, de onde são exemplos as Avenidas da Noruega, Cidade de Orense e Europa. Fora do núcleo urbano é mais comum a categoria de prioridade ao transporte individual ou a inexistência de prioridade a qualquer um dos modos.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

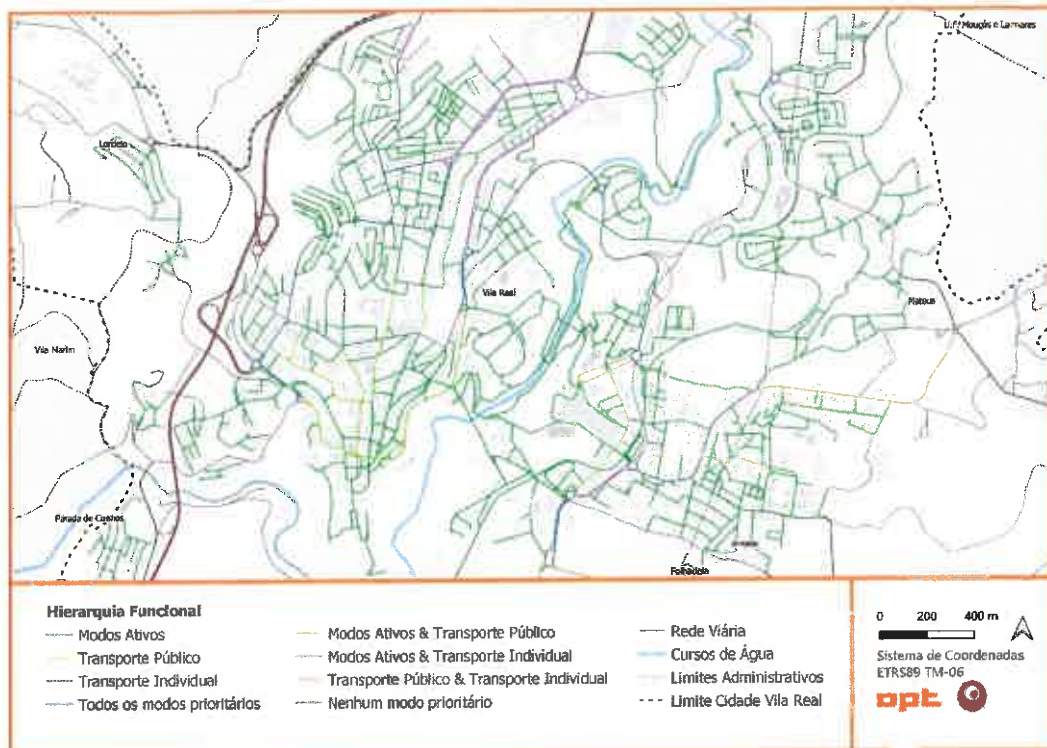


Fig. 8 Hierarquia funcional – centro da cidade

Tab. 3 Extensão da rede para cada tipologia de hierarquia funcional

Modo prioritário	Extensão da rede (km)
MA	127,2 (51,5%)
MA & TP	7,7 (3,1%)
MA & TI	9,9 (4,0%)
TP	0,17 (0,1%)
TP & TI	2,3 (0,9%)
TI	30,6 (12,4%)
Todos os modos	7,3 (3,0%)
Nenhum dos modos	62,0 (25,1%)

A distribuição das diferentes tipologias de hierarquia funcional indica que os arruamentos prioritários aos modos ativos compõem a maior parte (51,5%) das vias na cidade de Vila Real, indo assim de encontro à estratégia de promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável. Os arruamentos sem prioridade a nenhum dos modos surgem em segundo lugar, agrupando um quarto da rede. Já as vias prioritárias ao transporte individual representam cerca de 12% do total da rede. As restantes tipologias surgem com uma reduzida representatividade.

Conforme a primeira abordagem introduzida na fase anterior deste PMUS a estratégia encontra-se detalhada em quatro grandes vetores: ocupação urbana, modos ativos, transporte público e circulação, estacionamento e logística.

## 2.2 Ocupação Urbana

A ocupação urbana constitui o primeiro eixo de atuação deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, em articulação com as linhas orientadoras do IMTT (2011) para a elaboração de planos de mobilidade e transportes.

A necessidade de articulação entre o planeamento da mobilidade e o planeamento territorial é fundamental para garantir a sustentabilidade futura de todo o sistema urbano. No entanto, a abordagem recomendada de incidir apenas sobre as perspetivas de ocupação do território e as dinâmicas demográficas não permite atuar com eficácia sobre as causas que condicionam as escolhas individuais de mobilidade.

Conforme descrito no diagnóstico deste PMUS, a introdução do conceito de acessibilidade na análise dos padrões de ocupação urbana permite identificar quais as zonas com maior inércia ao estabelecimento de padrões de mobilidade sustentável, de forma a agir em concordância. Ao mesmo tempo é importante agir sobre a reestruturação do território ao nível da sua macroestrutura, reforçando a coesão territorial e aumentando a atratividade dos modos ativos e do transporte público para a satisfação das necessidades diárias de deslocação.

Prevê-se para este eixo o desenvolvimento de cinco propostas, que se apresentam de seguida.

Tab. 4 Ações propostas para o eixo 'Ocupação Urbana'

<b>OU.01</b>	Criação de um novo <i>branding</i> da cidade de proximidade
<b>OU.02</b>	Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade
<b>OU.03</b>	Redefinição dos critérios de estacionamento privado
<b>OU.04</b>	Realização de um inquérito à mobilidade da população residente
<b>OU.05</b>	Definição do sistema urbano de centralidades

Estudos e políticas	Equipamentos e infraestruturas	Inovação e Tecnologia	Sensibilização e formação
---------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------



### **OU.01 - Criação de um novo branding da cidade de proximidade**

Dada a forte interdependência entre o sistema de uso de solo e o sistema de mobilidade, que alias constitui a espinha dorsal deste PMUS, é fundamental que o município assuma a importância do urbanismo de proximidade. De facto, a criação de um território mais amigo dos modos ativos, fortemente ancorado nos benefícios da proximidade das diferentes funções urbanas, é um dos pré-requisitos para a alteração do paradigma da mobilidade. As economias de escala que resultam da densificação urbana são amplamente defendidas na literatura internacional, demonstrando benefícios como a promoção de viagens mais curtas, melhor acesso a serviços públicos, comércio e emprego, a preservação do espaço público e maiores índices de produtividade, entre outros (Ahlfeldt et al., 2019; OCDE, 2012).

A promoção do território da cidade de Vila Real como cidade de proximidade é, desta forma, um dos principais elementos da estratégia de comunicação deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, remetendo de imediato o cidadão para este projeto, fazendo uma associação rápida entre as alterações que vão acontecendo no espaço urbano de Vila Real. Com um enfoque especial nos benefícios da proximidade das diferentes funções urbanas, este “branding” deverá destacar as diferentes ações preconizadas neste plano, principalmente no âmbito dos modos ativos, do transporte público e mesmo na reestruturação do território.

Deverá ser definida, numa fase inicial, uma imagem de marca, através da criação de um logótipo, associado a uma imagem e um lema, que estejam preferencialmente ligados à identidade vila-realense, sendo também alusivos a aspetos históricos, culturais, e com ligações à mobilidade sustentável.

Sobre essa imagem desenvolver-se-á uma estratégia de comunicação, promovendo a cidade de Vila Real como um território onde a proximidade das funções urbanas aumenta a atratividade dos modos ativos e, simultaneamente, estabelece as bases para a disseminação de hábitos de mobilidade sustentável. Esta estratégia poderá ser materializada com a distribuição de material informativo (flyers), publicações frequentes nas redes sociais e na imprensa local, bem como em suportes físicos no espaço público (mupis ou *outdoors*).

Ao longo dos últimos anos, o município de Vila Real tem tirado partido da Semana Europeia da Mobilidade, que acontece de 16 a 22 de setembro de cada ano, para a realização de vários eventos no âmbito da promoção da mobilidade sustentável. Passando pelo fecho temporário da ponte metálica, pela realização de ações de promoção nos estabelecimentos de ensino ou por ações de sensibilização incidindo sobre o estacionamento ilegal. Estes eventos constituíram o primeiro passo nesta estratégia.

Não obstante da importância da manutenção desta tipologia de eventos, é fundamental que se dê o passo seguinte, alargando o âmbito das intervenções para a temática da cidade da proximidade, efetivamente fechando o círculo entre o sistema de mobilidade e de uso do solo.

Ao mesmo tempo, a organização de uma conferência anual associada ao tema, reunindo peritos e personalidades de relevo, poderá também tornar-se um “cartão de visita” da cidade, aumentando a sua atratividade e relevância dentro e fora de portas.





Fig. 9 Exemplos de eventos realizados em Vila Real no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade  
Fonte: CM Vila Real

Tab. 5 Ações da estratégia “branding da cidade de proximidade”

Ações	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
Criação da imagem de marca	✓		
Implementação da estratégia de comunicação, com distribuição de material informativo, publicações nas redes sociais, na imprensa local e em suporte físico no espaço público	✓	✓	✓
Realização de eventos no espaço público na Semana da Mobilidade ligados à temática	✓	✓	✓
Organização de uma conferência anual associada ao tema	✓	✓	✓





## **OU.02 - Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade**

Os instrumentos de gestão territorial são, atualmente, as ferramentas através das quais o município guia os padrões de desenvolvimento. Sendo o sistema de uso do solo um dos pilares da estratégia deste PMUS é fundamental a criação de recomendações para integrar estes documentos estratégicos. Os índices de acessibilidade são uma ferramenta essencial para identificar, legitimamente, os territórios que possuem, à partida, potencial para o estabelecimento de hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Permitem também identificar, no extremo oposto, as áreas onde os modos ativos ou mesmo o transporte público dificilmente se assumem como alternativa e onde a expansão urbana deve ser restringida, sob o risco de perpetuar uma sociedade automóvel dependente.

Atualmente, o Plano Diretor Municipal de Vila Real, é caracterizado por diversas tipologias de uso do solo urbano, prevendo ao longo do seu capítulo V diferentes regimes de edificabilidade em função das categorias de espaços. É regra geral a satisfação da cêrcea e alinhamento dominantes em novas edificações, não podendo exceder a cêrcea de 6 pisos ou 19 metros e o índice de utilização de 1,1 nas áreas de maior densidade (identificadas no PDM como tipo RC2) ou 5 pisos ou 16 metros, com um índice de utilização de 0,9 nas áreas do tipo RC1 (conforme identificado no PDM).

Com pequenos ajustes no potencial de desenvolvimento dos lotes por edificar ou na reconversão de edifícios existentes, através de alterações no índice de construção, gera-se o potencial não só de aumentar a atratividade do território, mas também de acelerar o processo de mudança de hábitos de mobilidade. Esta densificação urbana tem como objetivo central aproximar as pessoas, não apenas das diferentes atividades urbanas, que estabelecem a base da cadeia de mobilidade quotidiana, mas também de um sistema de mobilidade eficiente.

Estes princípios materializam-se numa bonificação de 15% nos índices construtivos no interior do território da cidade de proximidade, dado apresentar os índices de acessibilidade multimodal mais elevados. Dada a intervenção sobre a componente da procura de viagens gera-se um impacto positivo ao priorizar a utilização dos modos ativos e o transporte público sem a necessidade de alteração na localização dos serviços ou da infraestrutura.

Complementarmente a esta estratégia identifica-se a necessidade de intervir sobre áreas de consolidação urbana que atualmente se caracterizam por índices de acessibilidade abaixo dos valores ótimos, mas que dada a proximidade à cidade central ou por consubstanciarem núcleos urbanos com um certo nível de consolidação, justifica-se a necessidade de os salvaguardar para uma conjuntura mais favorável. O objetivo passará por evitar o desenvolvimento de iniciativa individual de baixa densidade ou baseada na monofuncionalidade, e a consequente fixação de população sujeita a opções de mobilidade inadequadas, como tem sido a tendência em grande parte da histórica expansão urbana recente da cidade de Vila Real.

Nestas zonas, apenas com a realização de um Plano de Pormenor será possível desbloquear o seu potencial construtivo. A materialização da expansão urbana nestas zonas deverá incluir, obrigatoriamente, o aparecimento de atividades de proximidade, evitando a criação de zonas

estruturadas numa única função urbana. A nível do desenho dos arruamentos, deve ser favorecido o peão e a bicicleta, bem como a baixa velocidade e volume do tráfego automóvel, em complemento ao serviço de transporte público.

No extremo oposto desta equação encontram-se as áreas dependentes do automóvel, identificadas como áreas de “contenção da expansão urbana”. Estruturadas segundo um padrão monofuncional e de baixa densidade, estas áreas apresentam baixas taxas de cobertura dos serviços de transporte público. Ao mesmo tempo, a rede viária pouco permeável, leva a um aumento das distâncias a percorrer, limita a acessibilidade por modos ativos. Dificilmente, mesmo a longo prazo, será expectável que estes territórios garantam as condições de utilização de alternativas ao automóvel.

Assim, é fundamental que neste território se penalizem as ações futuras de desenvolvimento urbano. De acordo com o Plano Diretor Municipal de Vila Real, nas áreas com dominância de habitação unifamiliar do tipo HU1 (conforme identificado no PDM) o regime de edificabilidade é estabelecido em cada caso concreto pela Câmara Municipal, estando dependente da relação com os edifícios vizinhos. Apenas nas zonas do tipo HU2 (segundo a nomenclatura do PDM) é possível encontrar limites ao regime de edificabilidade, nomeadamente com a limitação da cêrcea em 3 pisos e o estabelecimento de um índice de utilização bruto de 0,45 em operações de loteamento.

Dada a dificuldade em implementar um regime de edificabilidade justo e abrangente, entende-se que deverão ser encetados esforços, por parte do município, em limitar a construção de novas edificações de uso habitacional nestes territórios podendo, no entanto, limitar-se consideravelmente o índice de construção em operações de loteamento. Nestes casos propõe-se uma redução de 75% no valor do índice de utilização bruto atual, para os 0,10.

Tab. 6 Recomendações a implementar no âmbito dos critérios de ocupação do solo

Classificação	Ação a implementar
Cidade de proximidade	Bonificação de 15% no índice de construção
Área de salvaguarda	Expansão urbana permitida apenas através de Planos de Pormenor
Contenção da Expansão Urbana	Tentativa de limitação de novas construções habitacionais Redução do índice de utilização para 0,10 (área HU2)

Fora dos territórios identificados nestas tipologias serão respeitados os critérios tradicionais de índices, alinhamentos e cêrceas.

Com esta estratégia, será expectável um aumento da população residente na cidade central, onde atualmente se encontram os maiores benefícios desta estratégia e, a longo prazo, direcionar a expansão urbana para os territórios que continuarão a garantir níveis de acessibilidade multimodal elevados, desincentivando o uso do automóvel e promovendo a utilização dos modos ativos e do transporte público.

### **OU.03 - Redefinição dos critérios de estacionamento privado**

É sabido que a dotação e organização do estacionamento automóvel é vista como um dos principais desafios para a promoção da mobilidade sustentável em áreas urbanas, ao encorajar a dependência automóvel (Guo, 2013; Kirschner e Lazendorf, 2019). A redução da exigência de estacionamento diretamente associado à função residencial levará, à partida, a uma menor propensão para a posse de viatura individual e, conseqüentemente, a sua utilização diária. Simultaneamente, com a redução do espaço destinado a estacionamento torna-se possível afetar uma maior percentagem da área bruta de construção para os usos principais do edifício, com uma redução esperada nos custos da habitação e, ao mesmo tempo, disponibilizar mais espaço público para os modos ativos e para a fruição da população.

Como ponto de partida, o PDM atualmente em vigor em Vila Real estabelece, no seu artigo 21º, como requisito mínimo em edifícios para habitação coletiva, um lugar de estacionamento por fogo, para fogos com área inferior a 120m<sup>2</sup> e dois lugares para fogos com área superior. A estes valores soma-se 50% da dotação para estacionamento público em loteamento ou operações urbanísticas equiparadas. Estes valores, naturalmente, não se aplicam a casos excecionais onde o valor patrimonial ou arquitetónico do edificado, ou as características físicas das parcelas de terreno impeçam o cumprimento destes critérios.

A acessibilidade do território, ao influenciar as escolhas de mobilidade dos residentes e trabalhadores, deve ser o ponto de partida para a redefinição dos critérios de estacionamento privado. Este conceito, por combinar a oferta de transporte público e a eficácia da utilização dos modos ativos na ligação com o sistema de uso do solo, apresenta-se como o mais adequado para esta finalidade. Reconhecendo a tendência ao longo das últimas décadas para o aumento da utilização do transporte individual, entende-se que a delimitação do território da cidade de proximidade deverá ser o ponto de partida para a redefinição dos critérios de estacionamento privado.

Esta parametrização segue os princípios atualmente em vigor no Plano Diretor Municipal, sendo exigida apenas metade da dotação mínima no território da cidade de proximidade comparativamente aos valores atualmente em vigor para todo o território, conforme apresentado na tabela seguinte.

Tab. 7 Parametrização do estacionamento privado por zona

Tipologia	Nº mínimo de lugares	
	No interior da cidade de proximidade	Fora da cidade de proximidade
Habitação unifamiliar	1	2
Habitação coletiva < 120 m <sup>2</sup> (p/ fogo)	0,5	1
Habitação coletiva ≥ 120 m <sup>2</sup> (p/ fogo)	1	2
Habitação coletiva s/ dimensão fogo (p/ 120m <sup>2</sup> )	0,75	1,5
Comércio ou serviços (p/ 50 m <sup>2</sup> )	0,5	1
Hotelaria (p/ cada 2 quartos)	0,5	1
Equipamentos coletivos (p/ 10 unidades de lotação)	0,5	1

Os índices de estacionamento público, por se estabelecerem como um rácio do estacionamento privado, acompanharão, naturalmente, os valores da tabela anterior.

Dadas as particularidades do uso industrial, por norma localizados fora do território da cidade de proximidade, entende-se que os valores a providenciar deverão ser apenas os estritamente necessários para dar resposta às necessidades internas, devendo estar sempre associados à elaboração de um estudo de tráfego.

Certos territórios metropolitanos, como é o caso dos municípios de Matosinhos ou Lisboa, apresentam índices de urbanidade e, principalmente, de oferta de transporte público, que possibilitam a aplicação de valores máximos de estacionamento. Esperando que o território da cidade de Vila Real possa caminhar nesse sentido, é apresentado um exercício a longo prazo da implementação de valores máximos, com o objetivo de fomentar, pela limitação do número de lugares de estacionamento em novas edificações, a propensão para a utilização do automóvel no interior da cidade de proximidade.

Tab. 8 Parametização do estacionamento por zona – exercício a longo prazo

Tipologia	Nº de lugares					
	No interior da cidade de proximidade			Fora da cidade de proximidade		
	Privado		Público	Privado		Público
	Mínimo	Máximo	Mínimo	Mínimo	Máximo	Mínimo
Habitação unifamiliar	1	-	25%	2	-	50%
Habitação coletiva < 120 m <sup>2</sup> (p/ fogo)	0,5	1	25%	1	-	50%
Habitação coletiva ≥ 120 m <sup>2</sup> (p/ fogo)	1	2	25%	2	-	50%
Habitação coletiva s/ dimensão fogo (p/ 120m <sup>2</sup> )	0,75	1,5	25%	1,5	-	50%
Comércio ou serviços (p/ 50 m <sup>2</sup> )	0,5	1	50%	1	-	100% 200%*
Hotelaria (p/ cada 2 quartos)	0,5	1	50%	1	-	100%
Equipamentos coletivos (p/ 10 unid. de lotação)	0,5	1	-	1	-	-

\* Para estabelecimentos de restauração e bebidas

#### **OU.04 - Realização de um inquérito à mobilidade da população residente**

Os momentos censitários, realizados a cada 10 anos, são atualmente a única fonte regular de informação respeitante aos padrões de mobilidade da população residente. Pese embora a sua importância no planeamento da mobilidade, a sua periodicidade não se adequa com o faseamento de um PMUS.

De facto, a evolução dos padrões de mobilidade da população, nomeadamente no que diz respeito à escolha modal, é um dos principais, senão mesmo o principal indicador através do qual é possível indagar sobre o sucesso da estratégia de um PMUS, informando os decisores políticos e a equipa técnica sobre a necessidade de correções à mesma (ELTIS, 2019). Para além de informação relativa à escolha modal, com estes inquéritos é também possível identificar outros padrões, como é caso da repartição das deslocações ao longo do dia ou por motivo de viagem, bem como o nível de satisfação dos cidadãos relativamente ao sistema de mobilidade. Estes tipos de inquéritos são muitas vezes utilizados por operadores de transporte público, como forma de averiguar a qualidade de serviço prestado.

Devem, assim, ser elaborados inquéritos regulares, com uma periodicidade definida, e abrangendo uma amostra com significância estatística. Para o caso do território da cidade de Vila Real, considerando uma população residente de aproximadamente 30 000 habitantes, para uma margem de erro de 2% é necessária uma amostra de aproximadamente 2 200 inquéritos.

A realização destes inquéritos com uma base anual, embora ideal representaria um encargo significativo para o município. Entende-se, assim, que os mesmos se deverão realizar com uma periodicidade de 2 anos, em linha com os momentos de avaliação intermédia deste PMUS.



### **OU.05 - Definição de um sistema urbano de centralidades**

Partindo das pequenas centralidades de proximidade até à principal centralidade do município, a hierarquização deste sistema é fundamental para estruturar a macroestrutura do território, orientando a expansão do território, identificando as linhas mestras para a melhoria do sistema de transporte público e definindo a estratégia de localização de equipamentos públicos.

O sistema urbano de centralidades da cidade de Vila Real teve como ponto de partida a definição das principais unidades de vizinhança. Podendo ser entendidas, em certa medida, como os principais “bairros” da cidade, estas centralidades estruturam-se em três níveis hierárquicos, devendo evoluir para providenciar um conjunto de características urbanas em conformidade.

Tab. 9 Hierarquia de centralidades

	<b>Nível 1 Municipal</b>	<b>Nível 2 Local</b>	<b>Nível 3 Proximidade</b>
<b>Raio de influência</b>	Todo o município	500m	200m
<b>População servida</b>	-	≥ 1 000	≥ 500
<b>Equipamentos públicos</b>	Administração pública e ensino	Ensino	Parque de jogos
<b>Tipologia de comércio</b>	Multifuncional	Multifuncional	Suporte à função residencial
<b>Transporte Público</b>	Servido pelos eixos de maior frequência dos TUVR (< 15min)	Servido pela rede urbana dos TUVR (15 - 30 min)	Servido pela rede urbana dos TUVR

A centralidade de nível 1 representa o ponto nevrálgico do município, localizado na Avenida Carvalho Araújo. Nesta centralidade localizam-se as principais estruturas administrativas do município bem como alguns dos principais estabelecimentos de ensino, reunindo também uma forte componente comercial e de emprego. É assim, o ponto mais importante do município e que, naturalmente, não se destina a servir somente a população residente no seu raio de influência direto. É importante garantir um acesso de qualidade, por transporte público a esta centralidade, pelo que a mesma se encontra no interior do território onde é disponibilizada uma oferta de elevada qualidade (frequência média < 15 minutos).

A centralidade de nível 2 encontra-se associada a territórios com elevada concentração de habitação, emprego e comércio, servindo um mínimo de 1000 habitantes num raio de 500 metros. A presença de equipamentos públicos deverá focar-se, essencialmente, no ensino, não obstante a possibilidade de providenciar outros serviços que terão, naturalmente, uma abrangência territorial mais vasta. A atividade comercial é também um elemento importante nesta tipologia de centralidade, devendo ser promovida a sua multifuncionalidade, de forma a permitir a satisfação de várias necessidades diárias de deslocação através dos modos ativos. Dada a sua importância no funcionamento do sistema urbano, a estas centralidades deve ser



garantido o acesso a serviço de transporte público de qualidade (com uma frequência média entre os 15 e os 30 minutos).

O terceiro nível de centralidades, de carácter de proximidade, tem como objetivo a redução da expressão territorial da monofuncionalidade residencial, criando pequenos focos de atratividade no território que possibilitem a utilização dos modos ativos para a satisfação de algumas das necessidades básicas de mobilidade. Com um raio de abrangência de 200m e uma população servida de, pelo menos, 500 habitantes, tratando-se de focos de urbanidade de menor dimensão, é importante garantir a presença de pequenos equipamentos de suporte como parques de jogos ou parques infantis. No que respeita ao comércio, entende-se que deverá ser garantida a existência de pequenos focos de atividades comerciais de suporte à função residencial. Não está em consideração a necessidade de incluir usos complementares ao habitacional em todos os edifícios, por exemplo nos seus pisos térreos, sob o risco de estes territórios não reunirem “massa crítica” suficiente para garantir a rentabilidade económica de um vasto número de atividades comerciais.



Fig. 10 – Equipamentos públicos de proximidade  
Fonte: dirt.asla.org e cm-matosinhos.pt

É importante referir que o potencial destes espaços públicos de proximidade sairá, naturalmente, reforçado quando parte integrante de uma zona 30 ou de coexistência.

A estratégia municipal deverá caminhar no sentido de dinamizar estas centralidades e introduzi-las no sistema de gestão territorial, adaptando as suas características às particularidades do território.

### 2.3 Modos Ativos

Os modos ativos, pela sua importância na cadeia de transportes e, naturalmente, numa política de mobilidade sustentável, assumem um papel fundamental na estratégia deste plano.

Dadas as características urbanas e orográficas da cidade de Vila Real os modos ativos podem assumir-se como charneira do sistema de mobilidade, numa tentativa de combinação do modo pedonal com o ciclável como solução de mobilidade primária, embora restritos a uma secção do território. Ao mesmo tempo, tal potenciará o urbanismo de proximidade e a criação de um espaço urbano mais humanizado. Na restante área da cidade de Vila Real, devem ser dados passos no sentido de dignificar os modos ativos como solução complementar de mobilidade, reforçando os níveis de segurança e conforto.

As dezassete ações propostas na temática dos modos ativos são apresentadas de seguida.

Tab. 10 Ações propostas para o eixo 'Modos Ativos'

<b>MA.01</b>	Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos			
<b>MA.02</b>	Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade			
<b>MA.03</b>	Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões			
<b>MA.04</b>	Melhoria das condições de circulação pedonal na cidade central e na proximidade aos Grandes Polos Geradores			
<b>MA.05</b>	Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade			
<b>MA.06</b>	Reforço dos meios mecânicos para transposição dos declives mais acentuados			
<b>MA.07</b>	Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana			
<b>MA.08</b>	Construção da nova ponte pedonal			
<b>MA.09</b>	Sobrelevação das passadeiras nos eixos com maior volume de tráfego			
<b>MA.10</b>	Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes			
<b>MA.11</b>	Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino			
<b>MA.12</b>	Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos Grandes Polos geradores			
<b>MA.13</b>	Expansão do sistema de micromobilidade partilhada			
<b>MA.14</b>	Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zona 30, focada em estratégias de acalmia			
<b>MA.15</b>	Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas			
<b>MA.16</b>	Realização de projetos Piloto de Urbanismo Tático para criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais			
<b>MA.17</b>	Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos ( <i>Pedi Bus</i> e <i>Bike Bus</i> ) pela população escolar			

Estudos e políticas	Equipamentos e infraestruturas	Inovação e Tecnologia	Sensibilização e formação
------------------------	-----------------------------------	--------------------------	------------------------------

### **MA.01 - Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos**

Ao longo do processo de diagnóstico deste PMUS ficou demonstrada a fragilidade do sistema pedonal no que respeita à provisão de condições adequadas de circulação, tendo sido identificado que mais de metade dos arruamentos na área de estudo não possuem as condições necessárias para a circulação pedonal em segurança, com causas que variam entre a largura insuficiente dos passeios e a sua completa inexistência.

Este diagnóstico representou o primeiro passo na estratégia de atuação do município para a promoção dos modos ativos. Esta primeira ação na temática dos modos ativos propõe a criação de um cadastro detalhado, onde conste toda a informação relativa aos níveis de acessibilidade pedonal e ciclável.

O diagnóstico da infraestrutura deve ter consideração a legislação vigente no que respeita à manutenção dos níveis de acessibilidade. De acordo com o Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de agosto os percursos pedonais devem encontrar-se livres de barreiras arquitetónicas, disponibilizando um corredor livre com, pelo menos, 1,20m de largura. Este espaço diz respeito ao canal de circulação pedonal, pelo que todo o mobiliário urbano, como floreiras, candeeiros, sinais de trânsito e paragens de transporte público, entre outros, deve localizar-se num canal de infraestruturas. Simultaneamente, o piso deverá apresentar condições de conforto de circulação adequadas, acautelando as necessidades dos utilizadores com mobilidade reduzida. Ao mesmo tempo deve ser dada atenção às condições de atravessamento, avaliando-se a existência do rebaixamento do lancil nas zonas de atravessamento, a sobrelevação das passadeiras, bem como a implementação de pavimentos táteis.

O declive médio da infraestrutura é outro ponto importante em consideração, especialmente no território da cidade de Vila Real, caracterizado por arruamentos com pendentes significativas e, como tal, dificultando o dia-a-dia da população idosa ou com mobilidade reduzida. A identificação destes locais permitirá a identificação simultânea das condições de circulação de percursos alternativos. As condições de iluminação são também outro aspeto relevante para garantir condições de segurança no período noturno e, desta forma, incentivar a utilização dos modos ativos nos meses de inverno, onde o número de horas de sol é mais reduzido.

A identificação das linhas de desejo é outro ponto essencial a ter em consideração. Criadas em espaços de vegetação, surgem naturalmente em situações onde um atalho fora dos percursos pavimentados traduz-se num percurso mais direto e, como tal, mais rápido. A identificação destes percursos informais deverá, assim, fazer também parte deste processo de diagnóstico, pois a sua formalização na infraestrutura pedonal facilitará as deslocações a pé. Já o cadastro da infraestrutura ciclável é um processo significativamente mais simples, focando-se essencialmente no estado de conservação do pavimento,



Fig. 11 Exemplos de linha de desejo

Em suma, o cadastro da infraestrutura de modos ativos deverá focar-se nos seguintes elementos.

Tab. 11 Elementos a incluir no cadastro da infraestrutura de modos ativos

Elemento a incluir no processo de cadastro	Pedonal	Ciclável
Existência de passeio	✓	
Tipo de pavimento	✓	✓
Estado de conservação	✓	✓
Largura do canal de circulação	✓	✓
Barreiras arquitetónicas	✓	
Rebaixamento do lancil/ sobrelevação nos locais de atravessamento	✓	
Presença de pavimento tátil nos locais de atravessamento	✓	
Declive médio	✓	✓
Condições de iluminação	✓	✓
Sentido de circulação		✓
Identificação de linhas de desejo	✓	

A cada uma das barreiras identificadas neste processo deverá estar associada uma possível resolução. Esta primeira ação tem, assim, um caráter orientador para a atuação do município neste tema, possibilitando, numa segunda fase, a hierarquização dos locais a intervir, mediante diferentes critérios que poderão passar pelos níveis de tráfego rodoviário nas vias em questão, pela proximidade a equipamentos públicos ou pelo grau de complexidade e, naturalmente, do custo das intervenções.

Este diagnóstico deverá, preferencialmente, ser realizado sobre um modelo SIG (Sistema de Informação Geográfica), garantindo a sua atualização na ocorrência de ações corretivas sobre esta infraestrutura.



### **MA.02 - Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade**

A micromobilidade, entendida como as soluções baseadas em veículos de pequenas dimensões (menos de 500kg), operando a velocidades inferiores a 25km/h e capazes de transportar, por norma, uma pessoa, entrou em força em muitas áreas urbanas, criando uma verdadeira disrupção no modelo de mobilidade em vigor durante muitas décadas. Vila Real não foi exceção a esta tendência, com a entrada recente em funcionamento de um sistema de trotinetas partilhadas, parte integrante num projeto piloto que conta com um total de 100 veículos disponibilizados em 50 docas virtuais, pela empresa *Bolt*.



Fig. 12 Trotinetas partilhadas em Vila Real

Possibilitando deslocações não poluentes, com um esforço físico muito reduzido dada a assistência da propulsão elétrica, e a velocidades altamente competitivas com outros modos concorrentes, a utilização destas novas soluções não está isenta de riscos. Acidentes com peões nos passeios e com outros veículos na faixa de rodagem, por vezes com consequências trágicas, e ocupação indevida do espaço público são consequências frequentes da falta de fiscalização e regulação na operação destes sistemas.

Neste sentido, e embora a circulação destes veículos se encontre regulamentada, nomeadamente pelo Código da Estrada e pelo Decreto-Lei nº 102-B/2020 de 9 de dezembro, é essencial o desenvolvimento de um Regulamento Municipal para disciplinar a utilização da Micromobilidade partilhada, para bicicletas e trotinetas, nomeadamente nos aspetos que afetem questões da operação do sistema.

Esta regulamentação, destinada a guiar futuros operadores que pretendam operar no concelho, deverá definir aspetos como horários de operação, zonas de estacionamento autorizado, número máximo de veículos, sistema de pagamento, locais de circulação, mecanismo de partilha de dados com o município e outros requisitos relacionados com a logística dos operadores e responsabilidades com a fiscalização. Caberá ao município definir também zonas de possível expansão do sistema.

### **MA.03 - Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões**

Os locais de atravessamento de peões são uma parte essencial da infraestrutura urbana, permitindo o atravessamento em condições de segurança, reduzindo o risco de acidentes. Ao mesmo tempo, ao disciplinar o comportamento dos peões, permitindo o seu atravessamento apenas em locais selecionados, apresentam também um impacto positivo no aumento da fluidez de tráfego.

Por norma, perante a aproximação a uma passadeira, existe uma tendência, por parte dos condutores, em reduzir a velocidade e estar mais atento a possíveis tentativas de atravessamento. No entanto, as passadeiras podem transmitir uma falsa sensação de segurança, especialmente quando apresentam deficiências de desenho ou mesmo uma localização inadequada.

As estatísticas de sinistralidade na cidade de Vila Real apontam para a existência, nos últimos 5 anos, de atropelamentos em meio urbano consolidado, tanto em passadeiras como nas suas imediações. Entende-se, assim, que existe espaço para melhoria nesta temática, com o objetivo de antecipar possíveis situações de risco.

Esta ação contempla a realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões, com enfoque para os principais equipamentos geradores de viagens, como é o caso de estabelecimentos de ensino, de saúde, serviços públicos, grandes superfícies comerciais, igrejas e equipamentos desportivos, mas também na adjacência a paragens de autocarro.

O estudo a desenvolver deverá, então, analisar todos os pontos de atravessamento de peões que se incluam nesta tipologia, propondo medidas corretivas que poderão passar pelo reforço da sinalização, iluminação ou mesmo da sua localização. O cruzamento desta informação com os dados de sinistralidade poderá facilitar a definição de uma possível hierarquia de intervenções.



**MA.04 - Melhoria das condições de circulação pedonal nas centralidades e na proximidade aos Grandes Geradores**

Apesar dos esforços desenvolvidos para a melhoria das condições de circulação pedonal na cidade de Vila Real, em especial daqueles com mobilidade reduzida, é ainda possível encontrar um conjunto significativo de vias que não reúnem as condições adequadas de circulação, normalmente pela ausência de passeios.

Por vezes localizados na proximidade de importantes equipamentos públicos ou com elevados níveis de utilização diária, esta situação reflete um risco de segurança acrescido. Sendo a promoção de uma cidade de proximidade uma das bandeiras deste plano é crucial que a cidade central reúna as condições mínimas para satisfazer com segurança as necessidades diárias de deslocação da população.

Desta forma, e dando continuidade à intervenção desenvolvida no âmbito do PEDU, esta ação preconiza um conjunto de intervenções na via pública, com a criação de passeios em localizações selecionadas na cidade central, mas também nas imediações das centralidades periféricas. Nestes passeios deverão ser garantidas as condições de segregação física com o canal de circulação viário, que poderá ser executada através de elementos de mobiliário urbano, vegetação ou pilaretes, bem como os níveis de iluminação da via. Para além de garantir um passeio acessível, seguindo o estabelecido no Decreto-Lei nº 163/2006, esta ação deverá também ter atenção ao tratamento adequado dos locais de atravessamento, em linha com os requisitos do mesmo decreto. Esta ação será compatibilizada com a criação de zonas de coexistência e pedonais, com vista à redução da velocidade de circulação automóvel.

A materialização terá lugar, em grande parte dos arruamentos, em vias de prioridade aos modos ativos e onde se deverá promover a circulação a uma velocidade mais reduzida. Nos arruamentos de perfil mais reduzido prevê-se, quando necessário, o estreitamento das faixas de rodagem e/ou a redução no número de vias, a imposição de sentidos únicos de circulação ou a conversão de estacionamento para espaço pedonal.

Ao todo está prevista a criação de, aproximadamente, 22km de passeio no território em estudo. A curto prazo prevê-se a execução das ações já estudadas pelo município, no âmbito do PEDU e de outros programas. Já a médio e longo prazo prevê-se a execução do remanescente desta ação, devendo sempre ser encadeada com o cadastro de infraestrutura de modos ativos.

Tab. 12 Calendarização da extensão de passeios a criar na cidade central

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão de passeios a criar (m)	6 747	13 245	2 128

### **MA.05 - Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade**

Os territórios de baixa densidade apresentam um conjunto de desafios acrescidos à circulação pedonal. Como forma de reduzir os custos de expansão da infraestrutura viária é comum assistir-se à inexistência de passeios ou de outros locais para a circulação segura de peões. Apesar do reduzido tráfego pedonal nestes troços da infraestrutura, é comum que as deslocações a pé se tenham de processar sobre a faixa de rodagem. Somando a este facto a existência pontual de veículos estacionados à margem da via, o potencial de atropelamento é severamente amplificado. Ao mesmo tempo, o elevado número de vazios e discontinuidades urbanas que caracterizam estes territórios de baixa densidade são incentivos ao aumento da velocidade de circulação automóvel, aumentando exponencialmente a gravidade das lesões em caso de atropelamento.

Perante a impossibilidade de atuar em toda a infraestrutura da área de atuação deste plano, a intervenção deverá focar-se nos pequenos aglomerados residenciais que pontuam este território, criando condições físicas para a circulação segura de peões e reforçando os níveis de iluminação pública. Dada a exiguidade dos perfis dos arruamentos e o reduzido tráfego pedonal que estes territórios apresentam, defende-se a materialização desta estratégia através de ações de urbanismo tático, como é o caso de marcações no pavimento ou a instalação de mobiliário urbano para promover a redução da velocidade de circulação. A criação de zonas 30 e de coexistência, contempladas em outras ações neste plano, terão um papel complementar a esta intervenção.

Ao todo está prevista a intervenção em cerca de 30km da rede viária, estando apenas prevista a execução a médio e longo prazo, dado o encadeamento com o cadastro de infraestrutura de modos ativos. Esta ação encontra-se também encadeada com o Plano Municipal de Segurança Rodoviária do concelho, recentemente concluído.

Tab. 13 Calendarização da extensão de passeios a criar nos territórios de baixa densidade

	<b>Curto prazo (0-2 anos)</b>	<b>Médio prazo (2-5 anos)</b>	<b>Longo prazo (5-10 anos)</b>
Extensão dos arruamentos incluídos (m)	0	5 581	24 197

### **MA.06 - Reforço dos meios mecânicos para a transposição dos declives mais acentuados**

A topografia tem um impacto significativo na forma como as pessoas se deslocam, em especial em meio urbano, potenciando ou limitando o modo pedonal nas deslocações diárias. Zonas com um perfil mais plano são geralmente mais fáceis de percorrer, em especial para os cidadãos mais idosos ou com mobilidade reduzida. Uma orografia mais irregular, por sua vez, tem um impacto que se estende para além da facilidade em percorrer um determinado troço de um arruamento. De forma a garantir a adaptação às condições do terreno, é normal que a rede viária se desenvolva de forma a minimizar o impacto da topografia, aumentando a sinuosidade dos percursos e as distâncias médias a percorrer. A criação de escadarias na via pública e outros atalhos entre arruamentos são a forma mais comum de contornar estas limitações. No entanto, tal apresenta-se como um obstáculo, por vezes intransponível, para certos grupos da população. Existem, no entanto, outras soluções como funiculares, teleféricos, elevadores e escadas rolantes, embora com custos de manutenção que podem ser elevados.

O município de Vila Real, recentemente, desenvolveu esforços neste sentido, com a instalação de quatro elevadores em pontos estratégicos da rede viária. Dois elevadores, instalados na Rua do Calvário, permitem vencer o desnível entre a Avenida Almeida Lucena e o Largo do Pioledo, um terceiro elevador entre a Ponte Metálica e o Bairro dos Ferreiros e um quarto elevador entre o Parque de Campismo e Codessais.

Como forma de aumentar a atratividade dos modos ativos, em especial do modo pedonal, foi identificada uma localização adicional para dar continuidade a esta estratégia, mais concretamente na ligação entre a Rua Cidade de Espinho e a Avenida Aureliano Barrigas. Esta ligação destina-se a facilitar o acesso à Escola Secundária de São Pedro e à centralidade da Nossa Senhora da Conceição a partir da malha urbana envolvente à Avenida da Europa. Aqui, existe já uma escadaria, com uma largura entre os limites dos lotes adjacentes de cerca de 2,5m. De forma a tornar a intervenção menos onerosa, a pretensão passa pela implementação de uma escada rolante, à semelhança de outras intervenções já executadas a nível nacional.



Fig. 13 Exemplo de escadas rolantes urbanas no Porto

### **MA.07 - Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana**

Padrões urbanos caracterizados por malhas densas, com reduzidas dimensões médias dos quarteirões, são uma das imagens de marca de grande parte dos centros históricos da maioria das cidades europeias, desenvolvidas numa época anterior à proliferação do automóvel. A elevada densidade de interseções que caracterizam esta configuração urbana têm, no entanto, um impacto negativo na eficiência das deslocações por automóvel, ao aumentar o número de pontos de conflito. Por essa razão, ao longo do século XX, a dimensão média dos quarteirões aumentou progressivamente, acompanhando as tendências de aumento da eficiência do funcionamento dos territórios.

Por sua vez, os níveis de acessibilidade do território estão fortemente ligados à permeabilidade da malha urbana, ou seja, à densidade de ligações entre os diferentes pontos de território. Com malhas urbanas menos densas, o aumento das distâncias a percorrer levou a uma redução da atratividade dos modos ativos.

Com o objetivo de restabelecer um modelo de cidade de proximidade é essencial reduzir as distâncias a percorrer entre os diferentes pontos do território, em especial nos modos ativos. Com o aumento da permeabilidade da malha urbana é possibilitado um acesso mais rápido e com menor esforço entre os locais de residência e as diferentes funções urbanas, mas também um melhor acesso ao transporte público, por via do aumento da sua área de captação.

No processo de diagnóstico foram identificadas várias áreas, que, por via dos padrões de urbanização, apresentam limitações em termos de conectividade, por vezes ligadas ao restante território num único ponto. Esta ação foca-se, assim, exclusivamente na criação de pequenas ligações pedonais entre os núcleos residenciais e os principais eixos da infraestrutura de mobilidade ativa nas suas imediações. Estas ligações deverão ser desenhadas de forma a possibilitar a sua utilização pelo modo pedonal e ciclável, com vista ao aumento dos índices de acessibilidade por modos ativos.

Dado tratar-se de ligações de pequena extensão, contabilizando um total de 212 metros, e com uma largura relativamente reduzida, devendo sempre garantir as condições de acessibilidade exigidas pelo Decreto-Lei nº 163/2006, será uma ação de execução relativamente simples e pouco dispendiosa.

Tab. 14 Calendarização das ligações pedonais a criar

	<b>Curto prazo (0-2 anos)</b>	<b>Médio prazo (2-5 anos)</b>	<b>Longo prazo (5-10 anos)</b>
Extensão de ligações a criar (m)	0	212	0



28  
August 2019

### **MA.08 - Criação de uma nova ponte pedonal**

O Vale do Corgo, que marca a paisagem urbana do centro de Vila Real, é o principal responsável pela quebra de conectividade entre as suas margens, reduzindo a atratividade dos modos ativos.

Em novembro de 2019, o município lançou um concurso para a elaboração do projeto de execução de uma travessia pedonal e ciclável de ligação da Vila Velha à Meia Laranja. A solução de ponte em arco que resultou deste processo apresenta um vão de cerca de 320 metros de extensão e uma largura de nove metros. Tratando-se de uma ligação destinada aos modos ativos, é passível de cofinanciamento comunitário, reduzindo significativamente os encargos para o município.

Localizada a cerca de 400 metros a sul da Ponte Metálica, esta ligação possibilitará uma ligação mais direta entre o centro da cidade e o campus da UTAD, com benefícios notórios para as deslocações em bicicleta, dada a sua proximidade à Ecopista do Corgo, que se desenvolve ao longo da margem nascente. Por essa razão está contemplada também uma ligação ciclável com cerca de 200 metros de extensão, em grande medida executada por via de uma zona 30 na Rua Monsenhor Jerónimo do Amaral.

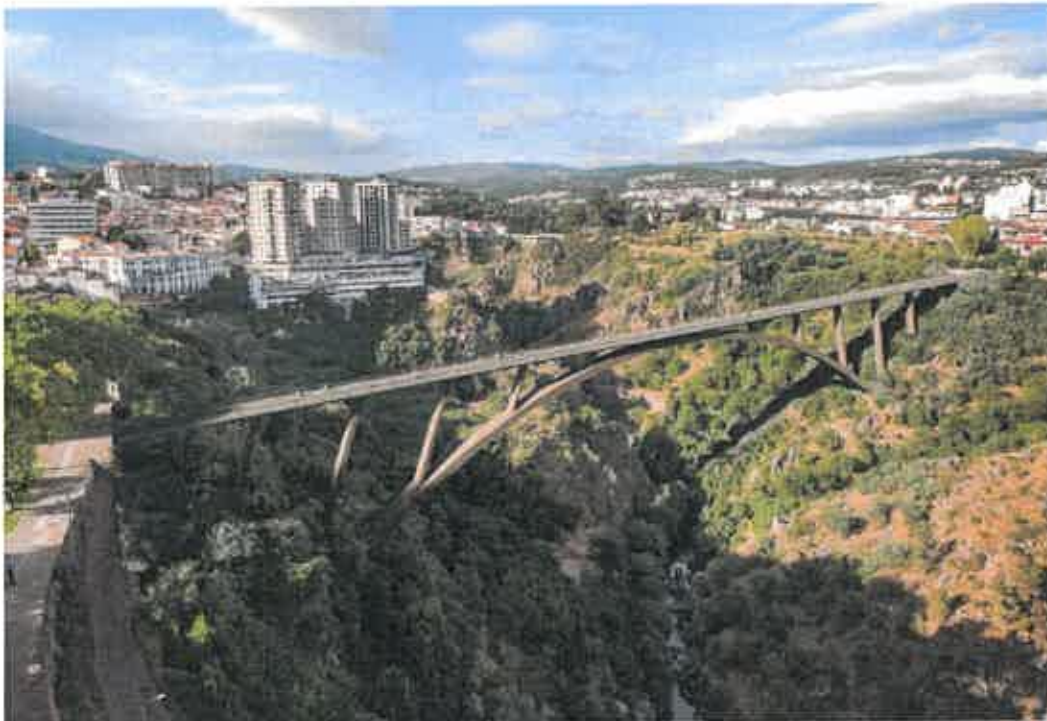


Fig. 14 Representação visual da futura ponte pedonal sobre o Corgo  
Fonte: CM Vila Real

### **MA.09 - Sobrelevação das passadeiras nos eixos com maior volume de tráfego**

Ao contrário de ações como o rebaixamento dos lancis dos passeios, com impacto apenas no aumento dos níveis de inclusividade da rede pedonal, a sobrelevação das passadeiras combina este aspeto com a promoção da redução da velocidade de circulação dos veículos, contribuindo para a redução dos níveis de sinistralidade. Este tipo de soluções tem vindo a ganhar peso em várias áreas urbanas que buscam um ambiente urbano mais seguro e amigo dos modos ativos, às quais Vila Real não é exceção, com exemplos da Avenida da Universidade e na envolvente à Nossa Senhora da Conceição.

No entanto, a sobrelevação de passadeiras tem um custo significativamente mais elevado do que o rebaixamento de lancis, enquanto introduz constrangimentos à operação do transporte público, pelo que deverá ser avaliada a seleção dos locais para a sua implementação.



Fig. 15 Passadeiras sobrelevadas na Avenida da Universidade

Em linha com a promoção de um ambiente urbano mais seguro para as deslocações a pé, foram identificados vários locais na cidade central caracterizados por velocidades de circulação elevadas, ou volumes de tráfego intensos ou simplesmente pela proximidade a equipamentos com elevada geração de tráfego pedonal, onde a sobrelevação das passadeiras poderá trazer benefícios mais significativos. Em todas as intervenções deverá ser acautelada a sua sinalização e iluminação adequadas, eliminando o risco de atropelamentos.

A calendarização das intervenções nas 33 passadeiras identificadas foi definida pela combinação da sua localização na hierarquia viária com os índices de sinistralidade ao longo dos últimos 5 anos. Esta ação enquadra-se na estratégia desenvolvida para o Plano Municipal de Segurança Rodoviária de Vila Real.

Tab. 15 Calendarização das passadeiras a sobrelevar

	<b>Curto prazo (0-2 anos)</b>	<b>Médio prazo (2-5 anos)</b>	<b>Longo prazo (5-10 anos)</b>
Passadeiras a sobrelevar	11	17	5



**MA.10 - Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes**

Com o encerramento da ligação ferroviária entre Vila Real e o Peso da Régua no ano de 2009, precedida do fecho entre Vila Real e Chaves no ano de 1990, o concelho ficou desligado da rede ferroviária nacional. O canal desta infraestrutura manteve-se, no entanto, livre para uma possível ocupação futura. Fruto das limitações da topografia, a sinuosidade do seu percurso é evidente, particularmente entre Mateus e Abambres. No entanto, por ter sido desenhado para servir a ferrovia, apresenta uma pendente ligeira ao longo de todo o seu desenvolvimento, aumentando o seu potencial para a utilização por modos ativos, particularmente a bicicleta.

De facto, é notória a sua utilização para fins de lazer, tanto por ciclistas como por peões, particularmente aos fins de semana e sob condições atmosféricas mais favoráveis. No entanto, as fracas condições do seu piso em terra batida restringem a sua utilização a bicicletas de montanha, não se afigurando como uma alternativa à mobilidade diária.

Recentemente foi reabilitado o troço entre a antiga estação ferroviária e o centro de saúde de Mateus, disponibilizando uma ligação pavimentada e iluminada em parte do seu percurso, com o objetivo de promover a utilização da bicicleta, estando em execução a sua extensão até ao Campus da UTAD.



Fig. 16 Troço reabilitado da Ecopista do Corgo

Propõe-se, nesta ação, a continuação da sua requalificação, entre Mateus e a antiga estação de Abambres, ao longo de 2,3km, seguindo a tipologia de perfil já executada no restante troço. No seu único atravessamento com a rede viária, na Rua Gaspar Sameiro, está previsto o desnivelamento do seu traçado através de uma estrutura metálica sobre o arruamento.

Em simultâneo está abrangida a execução de pequenas ligações pedonais com os aglomerados residenciais adjacentes, como é o caso do Boque, Vila Sol ou o Bairro da Pimenta. Na maioria dos casos as ligações pedonais são de fácil execução consistindo em pequenos percursos pedonais. A única exceção prende-se com a ligação à Vila Paulista, sendo necessária a criação de uma ligação desnivelada sobre a EN15 e que, ao mesmo tempo, permita vencer a diferença de cotas. Ao todo, estas ligações contabilizam cerca de 1000m.

Tratando-se de um elemento fundamental para a promoção da mobilidade ciclável, entende-se que esta intervenção deverá ser executada ainda durante o período de vigência deste PMUS, ou seja, num horizonte de 2 a 5 anos.

Em suma, esta intervenção permitirá a criação de um eixo ciclável estruturante, com 3 metros de largura, fomentando a utilização da bicicleta nas deslocações diárias da população. Este projeto terá também de ter em conta a manutenção do acesso viário aos proprietários dos terrenos cujo acesso é feito por esta via, particularmente entre a Vila Sol e Abambres. Neste troço, o perfil deverá apresentar um mínimo de 4 metros de largura, possibilitando o cruzamento esporádico destes veículos em segurança.

De forma a facilitar a avaliação do sucesso desta infraestrutura, propõe-se a instalação de um contador de bicicletas no local com maior procura potencial.

### **MA.11 - Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino**

A promoção da mobilidade ciclável é, atualmente, um dos grandes desígnios da política de mobilidade de várias cidades europeias, em linha com o reconhecimento das suas vantagens ao nível da redução do congestionamento, dos níveis de ruído e poluição e da promoção de um estilo de vida mais saudável.

O principal fator a ter em consideração no desenho de uma rede ciclável urbana é a garantia de condições de segurança de circulação, minimizando os conflitos com os restantes utilizadores da via, em particular os automóveis. Por essa razão, a criação de infraestrutura dedicada surge muitas vezes como solução ótima para atingir esse fim. De acordo com as recomendações em vigor, uma pista ciclável deverá apresentar uma largura mínima de 1,75m ou de 3,00m, no caso de circulação unidirecional ou bidirecional. No entanto, as limitações de espaço canal em grande parte dos arruamentos da cidade de Vila Real impedem a criação de infraestrutura dedicada sem limitações consideráveis na redução da dotação de estacionamento, na quantidade de árvores ou implicando alterações nos sentidos de circulação automóvel com impactos significativos na fluidez do tráfego e na definição da rede de transporte público.

No entanto, a existência de infraestrutura dedicada não é uma obrigação para o estabelecimento de condições para a circulação em bicicleta em segurança. A implementação de zonas 30 ou de coexistência tem como consequência a diminuição da velocidade de circulação automóvel, reduzindo consideravelmente o diferencial para a velocidade de circulação da bicicleta e facilitando a coexistência entre modos (Pucher & Buehler, 2008).

Em qualquer uma das soluções, é fundamental garantir a criação de uma rede, no próprio sentido da palavra. Isto significa evitar a implementação de troços desconexos e, como tal, sem utilidade prática para a promoção da utilização diária da bicicleta.

Em Vila Real, os estabelecimentos de ensino foram identificados como sendo os pontos centrais desta estratégia, reconhecendo a importância da população mais jovem para a criação de uma sociedade com hábitos de mobilidade mais sustentáveis.

Na margem nascente do Corgo, e tirando partido do traçado da Ecopista, propõe-se a criação de uma ligação ciclável que sirva o Centro Escolar da Araucária, a Escola Secundária Morgado de Mateus e a EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral, que reúnem um número significativo de alunos. Esta ligação será executada, em grande parte, através de zonas 30 e de coexistência, exigindo apenas nova construção na ligação entre a Ecopista e a Rua Eng. Joaquim Botelho de Lucena. Na margem oposta do rio, a EB2/3 Diogo Cão já se encontra nas imediações da ciclovia que atravessa o Parque do Corgo, com os metros finais a serem executados numa nova zona 30. No caso das ES São Pedro e da Camilo Castelo Branco, a sua localização no interior de uma zona 30 e de coexistência, respetivamente, garantirão, à partida, uma correta integração na rede ciclável.

Para além da implementação da rede de zonas 30 e de coexistência, a criação desta rede ciclável encontra-se dependente da construção da nova ponte pedonal.

### **MA.12 - Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores**

Em linha com a criação de uma rede ciclável é essencial a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte da mobilidade ciclável. A sua distribuição pelo território destina-se a abranger os principais equipamentos públicos e grandes geradores de viagens. No processo de diagnóstico foram identificados 13 pontos para estacionamento de bicicletas, prevendo-se a sua expansão para os 42 locais.

Esta estratégia terá maior destaque nos estabelecimentos de ensino, nomeadamente as escolas do 2º e 3º ciclos do Ensino Básico e Ensino Secundário, indo ao encontro da estratégia de atuação sobre esse público-alvo. A infraestrutura para estacionamento de bicicletas deverá localizar-se no interior do estabelecimento, próximo da sua entrada principal e, preferencialmente, protegido da chuva, devendo ser acautelado espaço para a sua expansão futura, numa perspetiva de aumento da utilização da bicicleta. Caberá à administração dos estabelecimentos privados de ensino a provisão de infraestrutura para o efeito. A Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro também faz parte desta estratégia, propondo-se o reforço da dotação de estacionamento para bicicletas nos pontos já existentes e a criação de nova infraestrutura próxima aos edifícios ainda por servir.

No que respeita aos grandes geradores de viagem fora do âmbito do ensino foram identificados os principais equipamentos culturais, de lazer e de saúde no território da cidade central, bem como o centro comercial, o mercado municipal e o terminal rodoviário. Ainda parte integrante desta estratégia, propõe-se a criação de infraestrutura no interior dos principais bairros residenciais, com vista a reforçar a utilização da bicicleta pela população mais jovem.

O número de lugares a disponibilizar em cada localização foi definido consoante o nível de importância do destino a servir, variando entre os 10 lugares nos núcleos residenciais e os 50 lugares nos estabelecimentos de ensino. A calendarização reforça a dotação, a curto prazo, de estacionamento na abrangência direta da rede ciclável, para o restante território da cidade central. Ao todo, propõe-se a criação de quase 800 lugares para estacionamento de bicicleta, privilegiando-se a infraestrutura em “U” ou outra solução semelhante que permita a fixação ao quadro da bicicleta e não apenas à roda.

Tab. 16 Calendarização do estacionamento de bicicletas

	<b>Curto prazo (0-2 anos)</b>	<b>Médio prazo (2-5 anos)</b>	<b>Longo prazo (5-10 anos)</b>
Novas localizações	210	160	0
Reforço em localizações existentes	150	250	0
<b>TOTAL</b>	<b>360</b>	<b>410</b>	<b>0</b>

### **MA.13 - Expansão do sistema de micromobilidade partilhada**

Em linha com a entrada recente em funcionamento de um sistema de micromobilidade partilhada na cidade de Vila Real, baseada em trotinetes, entende-se que, a médio e longo prazo, as alterações introduzidas no modelo de mobilidade da cidade permitirão a densificação do sistema e a introdução de outras tipologias de veículos.

Beneficiando dos investimentos na criação de infraestrutura ciclável e na implementação de medidas de acalmia de tráfego, entende-se que a rede de pontos de estacionamento poderá ser alargada, para além dos atuais 50, para um mínimo de 60 locais, aumentando a atratividade do sistema. Dado que o limite físico de funcionamento do sistema já se articula com a visão do modelo de mobilidade pretendido para a cidade de Vila Real, não se propõe a sua expansão.



Fig. 17 Estacionamento para trotinetes na envolvente ao Mercado Municipal de Vila Real

No entanto, tratando-se de um território relativamente extenso, e onde a topografia apresenta algumas condicionantes à autonomia das trotinetes, propõe-se também a inclusão de bicicletas elétricas no sistema, aumentando a adequabilidade do sistema para uma maior variedade de deslocações. Como forma de complementar as 100 trotinetes atualmente no sistema (com possibilidade de aumento até 200), propõe-se a inclusão de 50 bicicletas elétricas.

A sua operação, regulada pelo regulamento para a micromobilidade, aumentará o nível de acesso aos modos ativos, reduzindo a dependência do automóvel, e aumentando os índices de acessibilidade do território.



### **MA.14 - Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zonas 30, focada em estratégias de acalmia**

O elemento-chave de qualquer estratégia de acalmia de tráfego passa pela promoção da velocidade de circulação automóvel, compatibilizando-a com as funções que a via desempenha e das atividades que a ladeiam. Em meio urbano, e em especial em zonas residenciais, a circulação a elevadas velocidades é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável. Segundo dados da Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%, valor que aumenta para os 40% para velocidades de 50 km/h e para 90% a velocidades de 60 km/h.

Por essa razão, é essencial procurar formas de incentivar a redução da velocidade dos veículos motorizados, aproximando-os das velocidades praticadas pelos modos mais vulneráveis, nomeadamente o modo pedonal e ciclável, tendo as zonas 30 surgido como estratégia primordial de acalmia de tráfego em vários contextos europeus.



Fig. 18 Exemplos de soluções a implementar em zonas 30 para o aumento da segurança nos atravessamentos  
Fonte: Street Design Guide

No caso de Vila Real, a estratégia de implementação de zonas 30 surge com especial expressão na cidade central, com vista não só à criação de um ambiente urbano mais seguro, com menor ruído e poluição, mas também para possibilitar a utilização da bicicleta em coexistência com o tráfego rodoviário, dada a aproximação das velocidades de circulação. As exceções surgem nas principais avenidas, principalmente naquelas com mais de 2 vias de circulação por sentido, como é o caso da Avenida Aureliano Barrigas, a Avenida da Universidade e a Rua de Santa Iria, onde a implementação de zonas 30 não se adequa à sua hierarquia viária. Fora da cidade central é dado destaque aos principais aglomerados residenciais onde é possível garantir a segregação em segurança entre o tráfego de peões e de veículos.



A distribuição espacial das zonas 30 foi também pensada com o objetivo de facilitar uma transição gradual entre os arruamentos estruturantes e as zonas de coexistência, embora esta tarefa seja dificultada no território periférico à cidade central. As entradas nas zonas 30 deverão estar claramente assinaladas através de sinalização vertical, complementada com sinalização horizontal sempre que possível, podendo também recorrer-se a estreitamentos viários, lombas ou à alteração da cor do pavimento, de forma a reforçar a sua presença. Já no interior das zonas 30 a manutenção da circulação a velocidades reduzidas poderá ser materializada a partir da alteração dos alinhamentos horizontais, pela redução dos raios de curvatura, estrangulamentos, gincanas ou rotundas, dos alinhamentos verticais através de bandas sonoras, lombas, passadeiras ou interseções sobre-elevadas. O estacionamento poderá também ser utilizado como instrumento para a redução da velocidade, através da sua disposição de forma alternada, cumprindo com os princípios de dimensionamento estabelecido pelo IMT para as suas diferentes tipologias.

Nas zonas 30 deve-se promover também a redução ou mesmo a proibição da circulação de veículos pesados. Já a circulação de transporte público; apesar de possível, deve evitar-se em extensões elevadas, sob o risco de aumentar excessivamente os tempos de viagem.

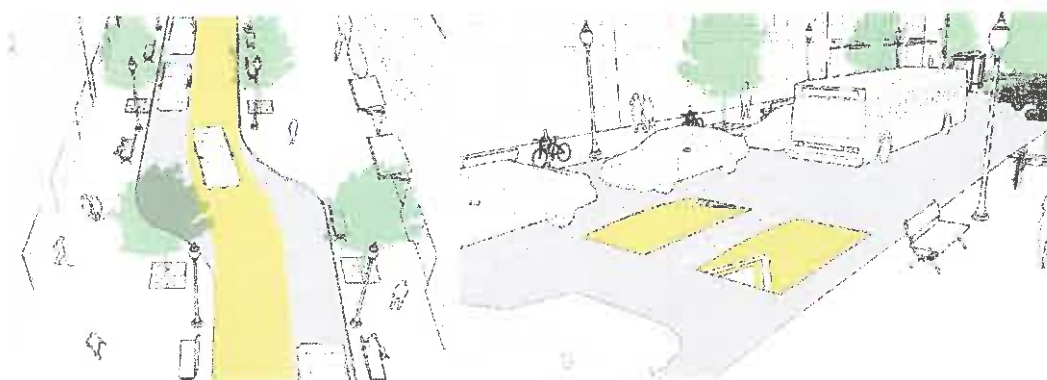


Fig. 19 Exemplos de soluções a implementar em zonas 30 para a redução da velocidade  
Fonte: Street Design Guide

Tab. 17 Calendarização da execução de zonas 30

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão da rede (km)	27,8	27,0	42,8

Prevê-se a conversão de cerca de 97 km de arruamentos em ruas 30, com a primeira fase a incidir nas principais centralidades da cidade central e na UTAD, com as fases seguintes a refletir uma extensão gradual aos territórios periféricos. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseados em estratégias de urbanismo tático. A promoção de um ambiente urbano mais seguro enquadra-se na estratégia desenvolvida para o Plano Municipal de Segurança Rodoviária.

**MA.15 - Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas**

As zonas de coexistência, com génese na Alemanha, Holanda e Dinamarca nos anos 70, surgiram como resposta a ineficácia das estratégias de acalmia de tráfego baseadas unicamente na promoção da velocidade de circulação. Ao contrário das zonas 30, onde se pretende uma aproximação à importância dada a cada modo de transporte, nas zonas de coexistência é promovida a sua equivalência direta. Isto quer dizer que todo o espaço canal é passível de utilização, em igualdade, por todos os modos de transporte, quer sejam ou não motorizados.

Como tal, nas zonas de coexistência não existe distinção física entre passeios e a via de circulação, existindo apenas um único nível de pavimento entre os limites da faixa de rodagem. A velocidade de circulação automóvel é limitada aos 20 km/h, aumentando significativamente os níveis de segurança e privilegiando a função social do espaço público da rua. Esta solução torna também as zonas de coexistência como espaços ideais para a circulação da bicicleta. As zonas de coexistência são também vistas como solução para os arruamentos onde não é possível, por limitações de largura do espaço canal, disponibilizar passeios e canal de circulação automóvel com as larguras mínimas regulamentares. A passagem de transporte público em zonas de coexistência, apesar de possível deve ser desencorajada, por desvirtuar os principais fundamentos deste tipo de soluções de desenho urbano.



Fig. 20 Exemplos de soluções a implementar em zonas de coexistência  
Fonte: Street Design Guide

Ao todo, está prevista a conversão de 63 quilómetros de arruamentos em zonas de coexistência, iniciando-se na cidade central e expandindo, a médio e longo prazo, para os territórios mais periféricos. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseados em estratégias de urbanismo tático. Similarmente à ação anterior, existe um enquadramento válido com o Plano Municipal de Segurança Rodoviária.

Tab. 18 Calendarização da execução de zonas de coexistência

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão da rede (km)	8,7	36,4	18,6

**MA.16 - Realização de Projetos Piloto de Urbanismo Tático para a criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais**

A criação de zonas de vizinhança, visando a humanização do espaço público, tem um papel essencial para o aumento da vitalidade urbana nas zonas residenciais. Por via da implementação de medidas de acalmia de tráfego, em especial nas zonas de coexistência, são criadas condições para reforçar a fruição do espaço público e a socialização, em especial pelas crianças.

A necessidade de desenvolver soluções adaptadas ao contexto local e às carências da população, abrangendo um vasto território, colide com as limitações ao nível da disponibilidade de recursos. Com a adoção de projetos piloto de urbanismo tático torna-se possível, através de intervenções temporárias e de baixo custo, testar o funcionamento de diferentes soluções e avaliar a recetividade da população.

Elementos como floreiras, pinturas no piso, parklets e até outros objetos decorativos que funcionem como delimitadores do espaço podem ser utilizados nestas experiências, numa tentativa de organizar a via ou espaço público. Apesar do seu caráter menos formal comparado com intervenções mais onerosas e demoradas, é essencial que qualquer um destes projetos piloto siga o seguinte faseamento estruturado.

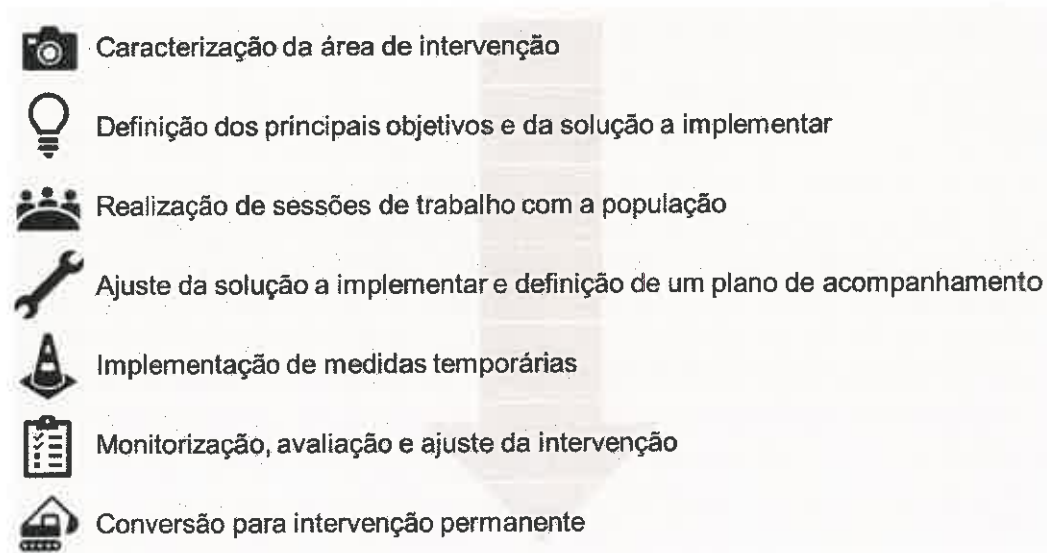


Fig. 21 Faseamento da aplicação dos projetos piloto

Numa primeira fase deverão ser analisadas as principais limitações e potencialidades de cada área de estudo, a que se seguirá a definição dos principais objetivos da intervenção e as linhas gerais da intervenção. Nesta fase poderão já ser definidos elementos como a tipologia de desenho e mobiliário a implementar, alterações a sentidos de circulação e/ ou distribuição do estacionamento, bem como de quaisquer iniciativas de caráter lúdico que se possam vir a promover.

Conforme exemplificado na figura anterior, é essencial que após esta primeira definição se envolva a população (residentes, comerciantes e outros stakeholders relevantes) não só para avaliar a aceitação do projeto de urbanismo tático a implementar, mas também para incluir possíveis ajustes. Antes da intervenção deverá ser desenhado um plano de acompanhamento, incluindo a definição dos momentos e critérios de avaliação.

No final de cada projeto, e mediante os resultados da avaliação, é decidida a conversão em intervenção permanente ou a reversão para a condição inicial.

Idealmente, cada intervenção deverá ser programada com o objetivo de garantir a sua implementação no início dos meses de primavera, prevendo-se um período de teste entre os 4 e os 6 meses, abrangendo assim os meses com melhores condições climáticas para usufruto do espaço público.

Todo o processo deverá ser bem divulgado pelo município, garantindo o conhecimento do projeto por todos os munícipes e fomentando o interesse pela sua aplicação em outras áreas, caso se manifestem intenções de colaboração.



Fig. 22 Exemplos de intervenções de urbanismo tático

**MA.17 - Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos pela população escolar**

A promoção de hábitos de mobilidade sustentável desde a infância é reconhecida internacionalmente como tendo os impactos mais profundos a longo prazo. Neste sentido, a comunidade escolar é entendida como sendo o público-alvo para a implementação de uma campanha de grande escala com o objetivo de promover a utilização dos modos ativos.

A promoção do modo pedonal será materializada com a promoção de iniciativas de “pedibus”. Orientados por um supervisor, que poderá ser um funcionário de cada escola ou um ou mais encarregados de educação, são criadas rotas “virtuais” com destino aos estabelecimentos de ensino, sendo os estudantes “recolhidos” ao longo do percurso. Estas destinam-se, exclusivamente, aos estabelecimentos do primeiro ciclo do ensino básico. Para os níveis de ensino superiores, a solução evolui para iniciativas do tipo “bikebus”, onde o modo pedonal é substituído pelo ciclável. Conforme identificado na ação MA.12 a bicicleta é vista como prioridade para os alunos a partir do 2º ciclo do ensino básico. A exclusão dos alunos do 1º ciclo desta estratégia deve-se, principalmente, à falta de familiarização dos condutores com ciclistas e à maior fragilidade em termos físicos e de destreza dos alunos deste nível de ensino. Numa visão a longo prazo, já fora do âmbito deste PMUS, e onde se prevê a evolução para um modelo de maior familiarização dos condutores com os ciclistas, poderá propor-se a extensão dos programas de promoção do uso da bicicleta às escolas do 1º ciclo, devendo ser acompanhada pela expansão da infraestrutura de suporte.

Para além destes dois tipos de ações, a estratégia desenvolvida combina medidas de carácter lúdico e didático, envolvendo não só os alunos e responsáveis dos estabelecimentos de ensino, mas também os encarregados de educação, conforme apresentado na tabela seguinte.

Tab. 19 Propostas de ações para promoção dos modos ativos

	EB 1	EB 2/3	Sec.
“Pedibus”, promovido pelos estabelecimentos de ensino	✓		
“Bikebus”, promovido pelos estabelecimentos de ensino		✓	
Atividades lúdicas de divulgação dos benefícios da bicicleta	✓	✓	
Atividades de ensino à utilização da bicicleta		✓	
Competição inter-turmas, dentro de cada estabelecimento de ensino, com a atribuição de prémios no final de cada ano letivo		✓	✓
Competição inter-escolas, com o envolvimento das forças policiais e da Câmara Municipal, com a atribuição de prémios no final de cada ano letivo		✓	✓
Ensino do código da estrada, com a colaboração das forças policiais	✓	✓	✓
Sistema de aluguer de bicicletas, em regime anual		✓	✓

Dado que grande parte das ações possuem uma forte componente de ensino e de transmissão de conhecimento no que diz respeito a comportamentos seguros, verifica-se um forte enquadramento com a estratégia desenvolvida no Plano Municipal de Segurança Rodoviária.



## 2.4 Transporte Público

Quanto mais extensa uma mancha urbanizada, menor a possibilidade de satisfazer todas as necessidades de deslocação usando exclusivamente os modos ativos por via das maiores distâncias a percorrer. Para estes casos, a aposta no transporte público surge como a alternativa natural de mobilidade ao automóvel. No entanto, para tal se revelar bem-sucedida é necessário garantir, não só, a cobertura dos principais pontos geradores de viagens, mas também a garantia de oferta de um serviço fiável e confortável.

A estratégia desenvolvida para Vila Real assenta em aproveitar a mais-valia da elevada densidade da oferta no centro da cidade, fruto da concentração de serviços em determinados eixos estratégicos, com um serviço de melhor qualidade, mas também pelo reforço da cobertura territorial do sistema, recorrendo a serviços de transporte flexível quando necessário. A qualidade da informação ao público, da equidade tarifária e da intermodalidade são outros aspetos a ter em conta.

As doze ações propostas na temática do transporte público são apresentadas de seguida.

Tab. 20 Ações propostas para o eixo 'Transporte Público'

<b>TP.01</b>	Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR
<b>TP.02</b>	Expansão do TPF a zonas sem oferta
<b>TP.03</b>	Realização de um estudo para identificação de possíveis corredores BUS
<b>TP.04</b>	Realização de Inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR
<b>TP.05</b>	Promoção da substituição gradual da frota dos TUVR por veículos não poluentes
<b>TP.06</b>	Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de Interesse geral
<b>TP.07</b>	Realização de um estudo para a otimização do serviço de Táxis
<b>TP.08</b>	Melhoria das condições de espera e acesso às paragens
<b>TP.09</b>	Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta
<b>TP.10</b>	Criação de infraestruturas de <i>Park &amp; Ride</i>
<b>TP.11</b>	Atualização da App dos Urbanos de Vila Real
<b>TP.12</b>	Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público

Estudos e políticas

Equipamentos e infraestruturas

Inovação e Tecnologia

Sensibilização e formação



### **TP.01 - Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR**

Um sistema de transporte público de sucesso é caracterizado pela satisfação das necessidades dos seus utilizadores, ligando eficientemente os principais polos de procura. Esta eficiência pode ser medida de inúmeras formas, consistindo as mais importantes na avaliação crítica dos índices de procura, taxas de ocupação média dos veículos e índices de cobertura territorial.

Atualmente, a oferta disponibilizada pelos TUVR é considerável, sendo composta por 8 linhas urbanas, oferecendo uma oferta regular durante os dias úteis, bem como 13 linhas municipais, com um número de frequências mais limitado. Durante os fins de semana são disponibilizadas 5 linhas aos sábados e 2 aos domingos.

O processo de diagnóstico identificou que apesar de taxas de cobertura populacional relativamente elevadas (cerca de 90%), destacando-se também uma cobertura de 40% da população com serviço de elevada frequência (15 minutos ou menos na hora de ponta da manhã), foram também identificados um conjunto de ineficiências, passando pela complexidade da rede, expressa num elevado número de serviços variantes e parcelas e num sistema tarifário que reforça as assimetrias entre a cidade central e os territórios periféricos. A análise aos dados da procura identificou também uma forte heterogeneidade da procura na rede, com duas das linhas (1 e 4) a concentrar cerca de 60% do total de passageiros transportados na rede.

Este estudo deverá propor soluções para os seguintes aspetos identificados no diagnóstico:

- Ajuste das frequências das linhas com maior procura;
- Ajuste dos traçados de forma a servir eficientemente os grandes geradores de viagens;
- Ajuste da dimensão dos veículos à procura em cada linha;
- Coordenação de horários, com vista a facilitar os transbordos no centro da cidade;
- Simplificação do sistema, reduzindo o número de variantes e parcelares;
- Aumento da equidade territorial do sistema de zonas, simplificando-as;
- Simplificação do tarifário, atualmente muito díspar e penalizador para viagens longas.

Deste processo de otimização de oferta não deverá resultar uma redução na área de cobertura atual do serviço de transporte, e deverá tentar manter-se, quanto possível, a extensão territorial da zona com oferta de elevada qualidade. Esta reestruturação da rede dos urbanos de Vila Real não deverá também excluir a possibilidade de transitar alguns serviços para um modelo de transporte flexível.

Este estudo deverá também olhar para aquele que é, atualmente o eixo de maior procura no sistema de transportes públicos de Vila Real, ligando o Hospital à UTAD e passando pelo centro da cidade, onde se localizam alguns dos principais equipamentos públicos da cidade, bem como o terminal rodoviário. No entanto, as limitações de espaço canal nos principais arruamentos que estabelecem esta ligação, combinadas com o congestionamento nas horas de pontas, limitam a sua atratividade. Por essa razão, é importante procurar formas de ligar eficientemente estes pontos com um modo de transporte rápido e fiável, interligado com a restante rede de transporte público.

Dadas as condicionantes impostas pela orografia, em especial pelo Vale do Rio Corgo, o sistema de teleférico, ou 'Cable Propelled Transit' (CPT) ganha protagonismo, de entre as várias soluções de transporte público atualmente existentes. Por norma os teleféricos são associados a soluções de transportes com cariz turístico, sendo encontrados no interior de resorts e parques temáticos. No entanto, nas últimas décadas estas soluções têm vindo a ser exploradas em vários contextos urbanos, por norma caracterizados por condicionantes topográficas, como é o caso das cidades de Medellín ou La Paz.

Atualmente é possível com estas soluções oferecer um meio de transporte urbano rápido e fiável, beneficiando de canal dedicado e segregação física face aos restantes modos de transporte, e com uma ocupação mínima do espaço público, limitado à localização das estações e das torres de suporte. Apesar da reduzida capacidade dos veículos, limitados a 15 passageiros, é possível disponibilizar frequências de passagem muito reduzidas (15 segundos ou menos). Conjugando este aspeto com uma velocidade média de até 20 km/h obtém-se um sistema que, em teoria, é capaz de transportar até 2000 passageiros/ hora/ sentido (equivalente a um autocarro articulado a cada 5 minutos), com um investimento de cerca de 10 Milhões de euros por km, inferior a soluções do tipo BRT ou de metro ligeiro (Vuchic, 2007; Dale & Chu, 2013). Assim, a materialização de uma solução desta natureza os 3,65 km do eixo de elevada procura identificado neste território, exigiria um investimento de aproximadamente 36 Milhões de euros.



Fig. 23 Teleférico em La Paz, na Bolívia  
Fonte: Pixabay

*Handwritten initials and signature in blue ink.*

**TP.02 - Expansão do TPF a zonas sem oferta**

O Transporte de Passageiros Flexível (TPF), também conhecido por transporte a pedido, é uma solução de transporte público desenhada para se adaptar às necessidades dos utilizadores. Ao contrário das soluções de transporte público regular, que se caracterizam por rotas fixas em horários predeterminados, num sistema de TPF os utilizadores requisitam previamente o transporte para um determinado horário, de acordo com as suas preferências. Partindo destes pedidos, o operador otimiza as rotas e a disponibilização de recursos de forma a dar resposta à procura, com custos de operação mais reduzidos. Em Portugal, o TPF encontra-se regulado pelo Decreto-Lei nº 60/2016 de 8 de setembro.

Os veículos utilizados são, por norma, de menores dimensões comparativamente aos utilizados em serviços de transporte regular, incluindo minibus, carrinhas ou mesmo táxis. Este tipo de soluções ganha destaque em territórios de baixa densidade, onde o número de potenciais utilizadores é insuficiente para viabilizar uma operação de transporte público tradicional. A disponibilização deste tipo de serviços reforça também a função social do transporte público, em especial para a população mais idosa ou com menos recursos financeiros. Ao mesmo tempo, é essencial que o serviço consiga dar resposta à população com mobilidade condicionada, devendo os veículos assegurar condições de acessibilidade universal.



Fig. 24 Exemplo de TPF (Heybus e Mobus)

O município de Vila Real já conta com um serviço de transporte flexível, disponibilizando rotas e horários fixos a partir de 15 origens distintas. Estas origens dizem respeito a aldeias isoladas, fora dos limites da cidade de Vila Real, e localizadas a mais de 750m de uma paragem de serviço de transporte regular. Para estes locais, o serviço de transporte flexível opera entre 2 a 6 vezes por dia e entre 1 a 3 vezes por semana. A marcação das viagens pode ser feita por via telefónica, SMS ou e-mail até às 16h do dia útil anterior ao da viagem.

O processo de diagnóstico identificou que cerca de 10% da população da cidade de Vila Real, em especial nas freguesias de Arroios e na UF de Constantim e Vale de Nogueiras, não se encontra coberta pelo sistema de transporte público regular. Neste sentido, importa identificar, em conjunto com a possibilidade de reestruturar algumas rotas do serviço de transporte público regular, as possibilidades de expansão do serviço de transporte flexível a estes territórios, podendo ser criada uma tipologia distinta daquela já existente, oferecendo um serviço com maior frequência ou com maior flexibilidade nas rotas. Ao mesmo tempo deverão ser estudadas formas de melhorar a flexibilidade do serviço, possibilitando a receção de reservas de último minuto ou a comunicação de avisos aos clientes de incidentes ou problemas na reserva efetuada. O objetivo final será garantir que 100% da população da cidade se encontra coberta por transporte público, quer regular, quer flexível.



### **TP.03 - Realização de um estudo para a identificação de possíveis corredores BUS**

Um dos principais desafios na operação de um sistema de transporte público rodoviário prende-se com a garantia de fiabilidade, nomeadamente no que respeita ao cumprimento de horários. O congestionamento é, neste aspeto, o principal condicionante à garantia da manutenção de uma velocidade comercial estável, principalmente durante as horas de ponta.

Sabendo que a garantia de competitividade de tempo de viagem face ao automóvel é um dos principais fatores que pode decidir a escolha pelo transporte público numa determinada deslocação, uma das soluções mais comuns passa pela criação de um sistema de corredores dedicados ao transporte público, eliminando o impacto do congestionamento. Estas intervenções tornam possíveis a criação de um serviço de qualidade, equiparável a outras tipologias de infraestrutura com custos significativamente mais elevados, como é o caso do metropolitano. No entanto, esta possibilidade encontra-se dependente das características técnicas da via, nomeadamente da disponibilidade de espaço canal.

A expansão da rede de corredores BUS, que atualmente conta com 1,5km, deverá ser procurada, primariamente, em vias com elevados níveis de congestionamento e com elevado nível de oferta de transporte público. Posteriormente deverá evoluir para arruamentos não congestionados, mas sempre com elevados níveis de oferta, de forma a garantir, sob qualquer circunstância, uma elevada regularidade do serviço. Identificaram-se os seguintes arruamentos para a implementação de corredores BUS.

Tab. 21 Arruamentos a considerar para a implementação de corredores BUS

Arruamento	Justificação	Prioridade
Avenida Aureliano Barrigas	Elevada oferta disponibilizada e elevados níveis de congestionamento	1
Avenida da Europa		
Rua de Santa Sofia		
Rua Dom Pedro de Castro		
Rua Dona Margarida Chaves	Elevada oferta disponibilizada	2
Arruamentos circundantes à Nossa Senhora da Conceição		
Rua Vasco Sameiro	Elevada oferta disponibilizada e possibilidade de integração com serviço Park+Ride	2
Rua de Santa Iria	Possibilidade de integração com serviço Park+Ride	3

Nestes arruamentos será necessário ter em consideração a configuração da faixa da rodagem, no que diz respeito ao número de vias e à sua largura, a compatibilização com o estacionamento lateral, os passeios e infraestrutura ciclável, se existente. Em casos mais extremos a solução poderá passar pela supressão de um dos sentidos de circulação ou da passagem do arruamento exclusivamente para o transporte público.

Dada a complexidade da introdução de corredores BUS na rede viária da cidade de Vila Real, caracterizada por vários constrangimentos em termos de limitação de espaço canal, é essencial a realização de um estudo técnico que avalie, ao pormenor, a exequibilidade desta estratégia, razão pela qual não se prevê já, no âmbito deste PMUS, a sua execução.

#### **TP.04 - Realização de um inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR**

Uma das melhores formas de avaliar a qualidade de um serviço de transporte público passa por conhecer a opinião dos seus utilizadores. Através da elaboração de inquéritos de satisfação regulares é possível recolher informação relativa a um grande número de fatores com impacto na experiência do utilizador, como é o caso da pontualidade, regularidade, conforto, limpeza, segurança, entre outros. Esta informação permite, através da identificação de padrões e tendências, a definição de um plano de intervenção.

Um dos benefícios mais importantes resultantes da realização de inquéritos de satisfação aos utilizadores prende-se com a criação de um canal de comunicação entre os operadores de transporte público e os passageiros. Ao atuar estrategicamente sobre as preocupações e necessidades dos utilizadores é reforçada a relação de confiança entre o operador e os seus passageiros, com claro potencial para o reforço dos níveis de utilização.

Ao mesmo tempo, a atuação resultante dos resultados obtidos nos inquéritos de satisfação pode também auxiliar os operadores a reduzir custos e a aumentar a eficiência do serviço prestado.

O município, como autoridade de transportes, deverá realizar esforços para que o operador do serviço dos Transportes Urbanos de Vila Real, realize inquéritos de satisfação, propondo-se uma periodicidade bienal, em linha com o contrato de concessão. A sua realização deverá também estar contemplada em todos os futuros concursos para a concessão do serviço e os custos da realização do inquérito deverão ficar a cargo do operador.

O modelo do inquérito deverá ser definido de acordo com as boas práticas em vigor, devendo a amostra selecionada ser estatisticamente significativa para o universo de utilizadores dos TUVR.



#### **TP.05 - Promoção da substituição gradual da frota dos TUVR por veículos não poluentes**

O setor dos transportes é um dos principais contribuidores de emissões de poluentes atmosféricos, tendo representado em 2017, a nível nacional, cerca de 17% do total de emissões de CO<sub>2</sub>, de acordo com Plano Nacional de Energia e Clima 2030. O setor dos transportes tem também um grande impacto no consumo energético, tendo representado 37% do consumo de energia final no mesmo, desequilibrando a balança nacional, visto Portugal ser um país importador de combustíveis fósseis.

Integrado na linha de atuação que visa estimular a transição energética do setor dos transportes, é ambicionado uma integração de 20% de energias renováveis no setor dos transportes para o ano de 2030. Na verdade, a promoção da mobilidade urbana sustentável não se fará apenas através da transferência modal para modos mais sustentáveis, mas também pela alteração na tecnologia de propulsão dos veículos, e onde o transporte público não é exceção.

Até recentemente, as limitações tecnológicas, com impacto na autonomia, limitavam a migração do transporte público rodoviário para veículos elétricos. No entanto, atualmente são várias as opções no mercado disponibilizando autonomias de 200 ou mais quilómetros, valor suficiente para várias viagens urbanas, ou oferecendo a possibilidade de pequenos carregamentos rápidos ao longo do percurso. Simultaneamente, tem vindo a assistir-se a uma redução gradual do custo de aquisição destas viaturas, e que tenderá a intensificar-se no futuro. É esperado que, a médio prazo, o hidrogénio seja também uma alternativa viável, tanto em termos de custo de aquisição, como de exploração.

Para além da redução das emissões, a utilização de autocarros não poluentes traz benefícios para a cidade, através da redução do ruído, para os passageiros através do aumento dos níveis de conforto e para o operador graças a custos de operação e de manutenção mais reduzidos.



Fig. 25 Minibus elétrico em Vila Real

Sendo o município de Vila Real autoridade de transportes para o serviço de transporte público urbano, é importante que assuma a eletrificação do sistema de transporte público como um dos desígnios. Atualmente a operação dos TUVR é constituída, maioritariamente, por viaturas a diesel, dispondo apenas de um minibus de motorização elétrica, que opera a linha 7.

Deverão assim congregar-se esforços para que, no âmbito de futuros concursos para a concessão do serviço dos TUVR, seja aumentada a quota de veículos não poluentes, devendo ser dada primazia para as linhas que operam exclusivamente no território da cidade central. A longo prazo deverá prever-se a integração de 50% de veículos não poluentes na frota dos TUVR.

**TP.06 - Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de Interesse geral e Grandes Geradores de Viagens**

Uma parte significativa dos problemas associados à mobilidade pendular, nomeadamente a elevada utilização do automóvel, diz respeito à desarticulação dos equipamentos de interesse geral e dos grandes geradores de viagens não só em termos de localização na macroestrutura urbana, mas também da sua interligação com a infraestrutura de mobilidade, nomeadamente numa vertente intermodal.

Os equipamentos públicos de interesse geral, como é o caso de escolas e equipamentos culturais, ou os grandes geradores de viagens e polos empregadores, como as grandes unidades industriais ou logísticas ou os centros comerciais, introduzem cargas pontuais sobre o sistema, por via dos movimentos dos trabalhadores e/ou visitantes, que não devem ser desprezadas.

Estes planos de mobilidade deverão incluir elementos como:

- Ajuste do horário e frequência de circulação das linhas que servem o equipamento em função dos horários de funcionamento;
- Otimização da dimensão dos veículos de transporte público para evitar a sobrelotação ou a circulação com veículos de dimensão excessiva para a procura;

Cada equipamento deverá, assim, ser alvo de um estudo isolado que deverá ser custeado pelo promotor, no caso de equipamentos de índole privado, e pelo município nos restantes casos. O município deverá também impor a realização deste tipo de planos em todos os novos projetos com potencial para uma geração significativa de viagens de forma que sejam estabelecidas metas concordantes com aquelas estabelecidas por este PMUS.

A articulação do funcionamento do sistema de transporte público com as necessidades destes grandes geradores terá o potencial para dinamizar todo o sistema de mobilidade.



### **TP.07 - Realização de um estudo para a otimização do serviço de táxis**

Os táxis são uma componente importante nos sistemas de transporte público, em especial nos territórios de menor densidade e mais afastados dos centros urbanos, mas também para certos grupos da população, nomeadamente a população mais idosa ou com dificuldades de locomoção.

Por norma, os táxis encontram-se aparcados nas praças de táxis, a partir de onde se deslocam para os locais onde são requisitados pela população. Assiste-se no território da cidade de Vila Real a uma desigual distribuição das praças de táxi e, ao mesmo tempo, a uma desarticulação da sua localização com a cobertura do transporte público. Tal retrato leva a ineficiências no funcionamento deste serviço, pelo aumento do número de quilómetros percorridos em vazio, pelo decréscimo no volume de negócios por parte dos Táxis e, simultaneamente, numa redução da capacidade de acessos a partir de outros pontos do concelho.

Ao mesmo tempo, a entrada em funcionamento das plataformas eletrónicas de transporte de passageiros, mais conhecidos por TVDE, veio revolucionar o paradigma da mobilidade, competindo diretamente com o serviço de táxis, em especial nas zonas de maior densidade, por via de uma maior conveniência e de tarifas mais flexíveis.

Neste sentido, é essencial a realização de um estudo que vise a otimização da localização das praças de táxis, combinando-a com as alterações previstas para o serviço de transporte público regular, no que respeita à sua cobertura espacial, mas também no que concerne ao serviço de transporte flexível.

A esta ação deverá seguir-se a elaboração de um projeto de alteração ao Regulamento do Transporte Público de Aluguer em Veículos Automóveis Ligeiros de Passageiros – Transporte em Táxi do Município. Ao mesmo tempo, deverá ser incentivada a introdução gradual de veículos elétricos na frota de táxis a operar no concelho. Para tal, as praças de táxis deverão disponibilizar infraestrutura de carregamento, aumentando assim a eficiência da operação de táxis no concelho.

### **TP.08 - Melhoria das condições de espera e acesso às paragens**

As paragens, como porta de entrada no serviço de transporte público, são elementos fundamentais na experiência do utilizador, mas também na perceção de potenciais utilizadores. Qualquer intenção de melhorar a qualidade do serviço prestado não deverá, assim, passar apenas por alterações no serviço (aumento da velocidade média, frequências, etc.) mas também pelas condições de espera e acesso às paragens.

O processo de diagnóstico desenvolvido no âmbito deste PMUS permitiu identificar as condições de cada paragem ao nível da presença de informação ao público, sinalização, abrigo e baía de paragem. Apenas 15% das paragens no interior do território da cidade de Vila Real cumprem todos os requisitos que a tornam uma paragem acessível, cómoda e segura. Por outro lado, 24% das paragens não se encontram sinalizadas, dificultando a experiência aos utilizadores correntes e impossibilitando a sua utilização por potenciais utilizadores.

A estratégia deve então passar, necessariamente, pela correção destas assimetrias, sendo que o requisito mínimo para qualquer paragem será a colocação de um postalete contendo a informação sobre as linhas servidas e os horários de passagem. Quando o espaço no passeio permita deverão ser instalados abrigos. A instalação de abrigos tradicionais, dispendo de painéis laterais de um ou ambos os lados da paragem, apenas é possível em localizações onde o passeio consiga comportar, em conjunto, o abrigo e o percurso pedonal acessível. Quando a largura do passeio não permite comportar ambos uma solução de recurso pode passar pela utilização de abrigos em "L" invertidos, sendo que o modelo de mobiliário urbano utilizado não deverá obstruir a visão da rua no sentido de chegada do autocarro.



Fig. 26 Exemplos de abrigos tradicionais e invertidos

O plano de intervenção nas paragens de TP preconizado neste PMUS prevê a intervenção em 150 paragens, de acordo com o faseamento apresentado na tabela seguinte.

Tab. 22 Paragens com necessidade de alteração

<b>Necessidade de melhoria</b>	<b>Curto prazo (0-2 anos)</b>	<b>Médio prazo (2-5 anos)</b>
Postalete	17	41
Abrigo	51	84

Poderá também ser avaliada a necessidade de realocização de algumas paragens, em virtude de alterações recentes aos perfis dos arruamentos onde as mesmas se encontram, otimizando as rotas pedonais de acesso às mesmas, garantindo a continuidade dos percursos pedonais existentes, respeitando as normas de acessibilidade, e minimizando os conflitos com o tráfego rodoviário aquando da paragem dos autocarros.

*Handwritten signature in blue ink.*

**TP.09 - Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta**

No território onde é disponibilizada uma maior oferta de transporte público o potencial de atração de passageiros para o transporte público é, naturalmente, superior. No entanto, a falta de informação fiável sobre o tempo de espera, reduz a perceção sobre o mesmo, fazendo-o parecer mais longo ou demorado, bem como aumenta os níveis de incerteza e de ansiedade dos utilizadores. Por tal motivo, a disponibilização de informação em tempo real nas paragens, ao aumentar essa perceção trará maior incentivo à utilização e maior fiabilidade no transporte.

No interior da zona onde é disponibilizada uma oferta de elevada qualidade (15 minutos ou menos) existe um total de 99 paragens, servindo todos os grandes equipamentos geradores de viagens, com exceção do Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro. Como tal, e dada a importância do transporte público na acessibilidade a este equipamento foi incluída nesta ação a paragem que o serve diretamente.

A calendarização proposta para esta ação identificou um total de 51 paragens disponibilizando uma oferta de transporte público mais significativa durante a hora de ponta (frequências de 15 minutos ou menos) que deverão ser as prioritárias para a instalação destes equipamentos. Numa segunda fase deverão ser visadas as restantes 49 paragens no interior deste território.

Tab. 23 Paragens com necessidade de instalação de painéis em tempo real

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)
Instalação de painéis de informação em tempo real	51	49

Atualmente existem no mercado diferentes soluções tecnológicas, desde painéis dot matrix, LCD ou e-paper, estes últimos com a vantagem de terem um consumo energético significativamente inferior e de poderem ser alimentados por painéis solares, sem necessidade de mexer na infraestrutura. Ambos podem ser instalados em postaletes ou em paragens com abrigo.



Fig. 27 Exemplo de painéis de informação em tempo real  
Fonte: papercast.com

Em locais onde há uma afluência de passageiros significativa podem disponibilizar-se spidermaps, que permitem ao utilizador ter a perceção da rede de oferta de transporte público a partir daquele ponto, visualizando de forma esquemática a localização das paragens num determinado quarteirão e intuir rapidamente os destinos possíveis em transporte público.



Fig. 28 Exemplo de Spidermap junto a um Polo Universitário

No terminal rodoviário ou no Centro comercial – O Nosso Shopping, podem ser colocados Infoboards, onde coexiste a informação em tempo planeado e em tempo real com as próximas partidas a partir daqueles locais.



Fig. 29 Exemplo de Infoboard num terminal rodoviário



*Handwritten signature in blue ink*

### TP.10 - Criação de infraestruturas de *Park & Ride*

A integração modal é um dos principais aspetos de um sistema de mobilidade urbano abrangente. Reconhecendo-se a impossibilidade de o transporte público cobrir eficientemente toda a população, principalmente nos territórios de menor densidade, uma das soluções consiste na implementação de um sistema de transporte flexível, já explorado em outras ações neste PMUS. A segunda opção reflete a tentativa de reforçar a interligação entre as principais rotas de transporte público e os percursos mais utilizadas pelos automobilistas, através de criação de parques de estacionamento periféricos. Esta estratégia, denominada de *Park & Ride*, tem vindo a ganhar força em várias cidades como uma solução para reduzir o congestionamento e a procura por estacionamento nas zonas centrais, com os benefícios ambientais, de saúde e de qualidade de vida associados, mas também para reforçar a procura do sistema de transporte público.

No caso de Vila Real, a entrada excessiva de veículos no centro da cidade é vista como a principal responsável pelo congestionamento registado nas horas de ponta. Ao mesmo tempo, é reconhecida a importância da existência de eixos com elevada oferta de transporte público, estabelecendo a ligação entre o centro e a sua coroa periférica.



Fig. 30 Exemplo de Park & Ride  
Fonte: Publico.pt

Para maximizar o seu impacto, as infraestruturas *Park & Ride* deverão estar localizadas nas imediações das vias de maior capacidade ou com maior utilização, bem como na proximidade a importantes eixos ou interfaces de transporte público. Ao mesmo tempo deverão estar implementados em locais que permitam oferecer capacidade suficiente para albergar um número elevado de veículos e, em simultâneo, disponibilizar uma oferta de transporte público frequente e competitiva com o uso do automóvel. O modelo de tarifário a implementar dependerá da sua localização, podendo ser de utilização livre nos locais mais periféricos e sem procura de proximidade ou de utilização gratuita apenas mediante a combinação com a utilização do transporte público. Esta última solução destina-se às localizações onde a procura

por estacionamento para servir as atividades nas imediações poderá perverter a lógica de funcionamento pretendida.

Em Vila Real foram identificadas cinco localizações primordiais para a implementação de infraestruturas *Park & Ride*:

1. Lordelo/ Hospital, com o objetivo de captar a procura proveniente de Lordelo e das restantes freguesias a poente;
2. Rotunda da República, captando a procura proveniente de sul pela IP4;
3. Rotunda do Quartel, captando a procura proveniente de norte (eixo da EN2) e nascente (eixo da EN15);
4. Rotunda de Mateus, captando a procura proveniente de Mateus, Arroios e Constantim;
5. Biblioteca, captando a procura proveniente de sul de Vila Real.

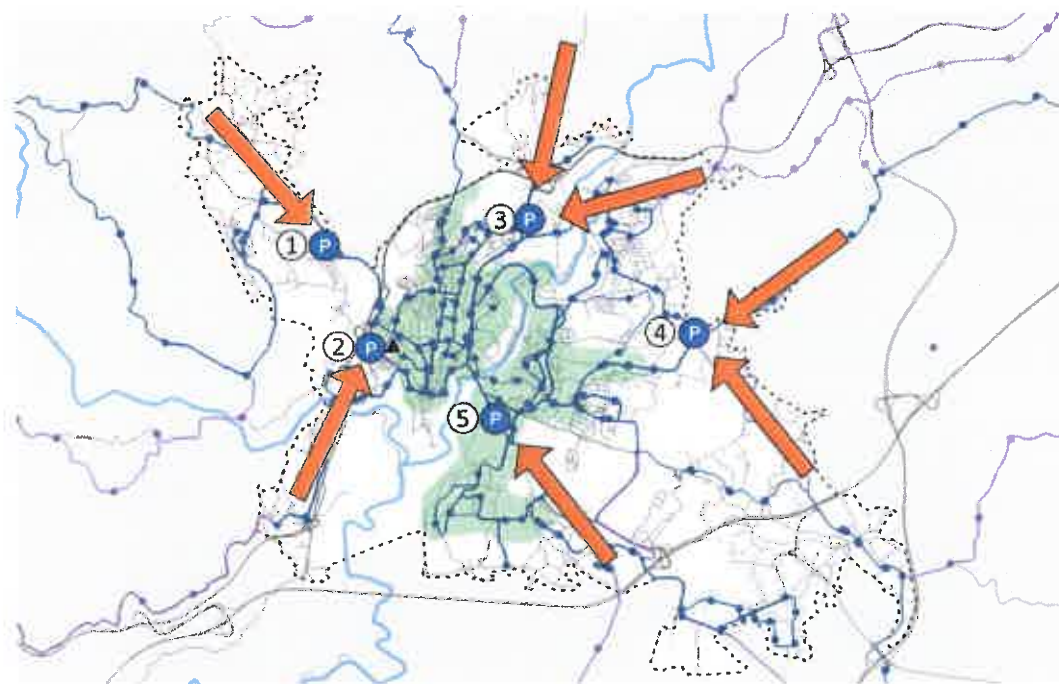


Fig. 31 Representação conceptual das rotas servidas por cada infraestrutura de *Park & Ride*

Estas localizações permitem, desta forma, captar a procura nas principais linhas de desejo entre a periferia e o centro da cidade de Vila Real. A configuração atual da rede de transporte público da cidade garante uma oferta de alta qualidade na envolvente das localizações 1 (Lordelo/Hospital), 2 (Rotunda da República) e 5 (Biblioteca), pelo que estas deverão ser opções prioritárias, a executar a médio prazo.

A longo prazo, a reformulação da operação dos Urbanos de Vila Real deverá ser ajustada com vista a viabilizar a criação de *Park & Ride* da rotunda do Quartel e da rotunda de Mateus (localizações 3 e 4).

### **TP.11 - Atualização da App dos Urbanos de Vila Real**

A melhoria da informação ao público constitui um dos principais fatores de atratividade para o transporte público na medida em que, ao dar a conhecer a oferta de uma forma clara e precisa, permite captar novos utilizadores e manter os passageiros atuais.

No Município de Vila Real, o operador de transportes públicos urbanos (TUVR) disponibiliza atualmente uma aplicação móvel com informação sobre linhas, horários e paragens. No entanto, a mesma peca pela desatualização frequente dos dados apresentados, bem como a não apresentação da informação em tempo real sobre as próximas passagens. Apenas é apresentada a localização, em tempo real, de cada autocarro, o que não se figura como uma informação de grande utilidade na perspetiva do utilizador. Este último aspeto é, na verdade, o principal constrangimento identificado, na medida em que, no caso de atrasos ou disrupções, o passageiro não é informado das mesmas, gerando incerteza e desconfiança.

Sabendo que operador já possui tecnologia de georreferenciação dos autocarros, é necessário que a aplicação seja modernizada com o objetivo de incluir informação em tempo real sobre as próximas partidas em cada paragem. Desta forma, os passageiros poderão planear as suas viagens com base em informações precisas e atualizadas, assim como reduzir a ansiedade durante o período de espera. Este facto é particularmente relevante para os utilizadores ocasionais, dada a falta de familiarização com o sistema. Uma boa experiência na viagem em transporte público fará o passageiro voltar a utilizar o serviço.

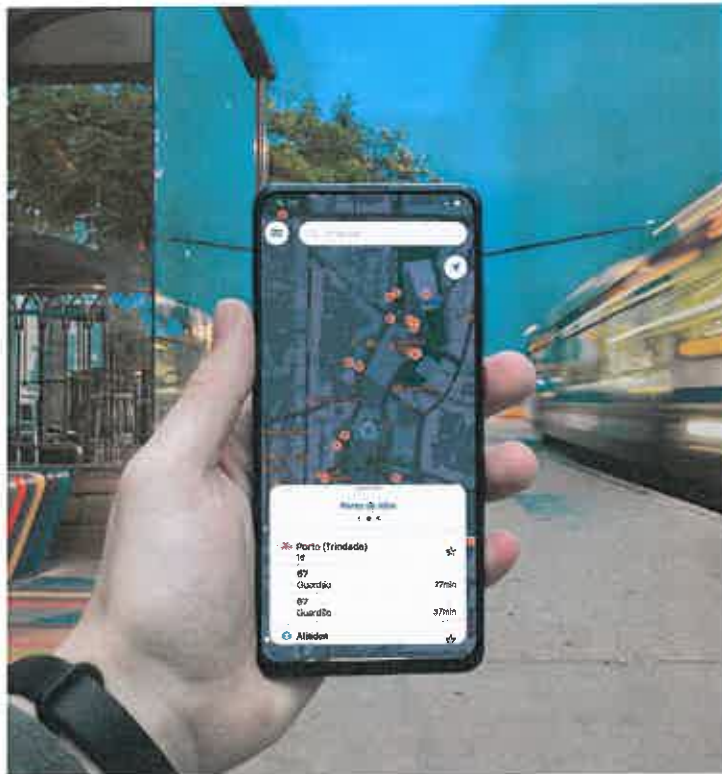


Fig. 32 Exemplo do MOVE-ME

Existem, também, outros focos de melhoria a explorar. No âmbito do conceito Mobility as a Service (MaaS), a tendência indica que as aplicações sobre mobilidade sejam cada vez mais multimodais, integradas e que permitam o acesso a informação sobre a oferta disponível, o planeamento das suas viagens e pagamento dos serviços que se pretende utilizar (bilhética digital). Assim, é possível providenciar uma experiência de mobilidade integrada e adaptada às necessidades do utilizador, possibilitando uma escolha informada e conveniente.

Os inquéritos de satisfação a realizar pelo operador deverão também avaliar a opinião dos utilizadores no que respeita à usabilidade e utilidade desta aplicação, sinalizando potenciais pontos de melhoria.

Em suma, pretende-se que a atualização da App dos Urbanos de Vila Real disponibilize os seguintes requisitos:

- Disponibilização de informação em tempo real sobre as próximas partidas em cada paragem;
- Possibilidade de planeamento de rotas;
- Possibilidade de pagamento das viagens.

### **TP.12 - Realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público**

A escolha modal é uma decisão em grande medida racional, motivada por aspetos como conveniência, conforto e custo. As ações a desenvolver na temática do transporte público devem, assim, extrapolar os aspetos da qualidade da oferta e abordar também o subconsciente da população, por forma a aumentar a atratividade da sua utilização.

Cabe ao município, em conjunto com o operador, a realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público, que deverão atuar sobre as seguintes dimensões:

- Conveniência, enfatizando as vantagens da utilização do transporte público face ao automóvel, como a redução dos tempos de viagem, especialmente em casos onde o congestionamento seja mais intenso, a eliminação do tempo de procura de estacionamento, e, em termos gerais, do aumento do tempo produtivo em viagem;
- Custo, reforçando aspetos como a poupança com combustível, estacionamento e manutenção do veículo;
- Externalidades, indicando os benefícios ambientais resultantes de uma menor pegada de carbono nas deslocações e da produção de menores níveis de ruído, bem como as vantagens para a saúde individual resultantes de um estilo de vida mais ativo;
- Equidade, permitindo a todos o acesso a oportunidades de emprego, educação, comércio e lazer, sem a necessidade de adquirir uma viatura própria.

A forma mais simples de materializar esta estratégia passa por campanhas de comunicação, quer através de meios físicos, em mupis, outdoors nas paragens, espaços de publicidade nos veículos, quer nos meios digitais, como as redes sociais e o site do município.

Outro conjunto de medidas com eficácia comprovada, embora com custos mais elevados, passa pela oferta de incentivos aos utilizadores de transporte público, passando por valores monetários, reduções nas tarifas para os passageiros mais frequentes, programas de fidelização ou parcerias com o comércio local.

Estas campanhas de incentivo poderão incidir sobre a população em geral ou sobre grupos específicos com maior potencial de utilização do transporte público, como é o caso dos estudantes ou dos trabalhadores de grandes equipamentos ou indústrias.

Deve também encontrar-se associada a esta estratégia um programa de acompanhamento destas ações, comparando níveis de utilização do transporte público e avaliando a opinião dos seus utilizadores.



## 2.5 Circulação, Estacionamento e Logística

Este último eixo temático foca-se na gestão do sistema viário e nas particularidades da sua operação. Partindo das limitações orográficas deste território e que em muito influenciam o funcionamento da rede viária da cidade de Vila Real evidencia-se a necessidade de reestruturar os princípios chave da sua organização, através da redefinição dos critérios de dimensionamento, a identificação dos eixos em falta e a gestão da sinalização.

A gestão do estacionamento e das operações de logística urbana tem também um papel importante no correto funcionamento da infraestrutura, procurando evitar a ocupação abusiva do espaço público e garantir a normal fluidez do tráfego. Ainda dentro deste eixo é explorada a necessidade de reforço da infraestrutura para a mobilidade elétrica e a implementação de sistemas inteligentes de gestão de tráfego, com o objetivo de otimizar a utilização da infraestrutura e de a tornar mais resiliente a constrangimentos pontuais.

Neste eixo de atuação encontram-se contempladas 16 ações, as quais são apresentadas de seguida.

Tab. 24 Ações propostas para o eixo ‘circulação, estacionamento e logística’

CI.01	Redefinição dos critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos	
CI.02	Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento	
CI.03	Redefinição da política de estacionamento de rua	
CI.04	Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal	
CI.05	Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados	
CI.06	Realização de um plano para a otimização da sinalização viária	
CI.07	Densificação da rede viária urbana	
CI.08	Construção da variante Nascente	
CI.09	Implementação de soluções <i>Kiss &amp; Go</i> nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino	
CI.10	Criação de regulamentação para a Logística Urbana	
CI.11	Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas	
CI.12	Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana	
CI.13	Atualização da frota do município para veículos zero emissões	
CI.14	Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos	
CI.15	Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real	
CI.16	Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real	

Estudos e políticas	Equipamentos e infraestruturas	Inovação e Tecnologia	Sensibilização e formação
------------------------	-----------------------------------	--------------------------	------------------------------

**CI.01 - Redefinição dos critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos**

Para garantir que a infraestrutura apresente as condições físicas que facilitem a implementação da estratégia é fundamental a definição de critérios para a reconfiguração do espaço canal. Esta diz respeito não só aos arruamentos existentes, mas também para todos os arruamentos futuros. O IMT (2020) define, nos seus documentos orientadores, um conjunto de dimensões de referência para a faixa de rodagem, passeios e estacionamento, com a hierarquia viária a funcionar como fator diferenciador.

Esta ação tem como objetivo alterar este paradigma, tipificando os critérios de dimensionamento de acordo com a hierarquia funcional, isto é, de acordo com os modos aos quais deve ser dada prioridade. Tal permite procurar a melhor solução de compromisso entre os mesmos, favorecendo o aumento do conforto e segurança de circulação para peões e ciclistas, a melhoria da performance do transporte público e a redução do congestionamento.

Na tabela seguinte são apresentados os principais parâmetros de dimensionamento do espaço canal a aplicar de acordo com a hierarquia funcional.

Tab. 25 Parâmetros de dimensionamento do espaço canal

Modo prioritário	Largura máxima por via (m)		Largura mínima do canal de circulação pedonal (m)	Circulação preferencial da Bicicleta	Adequabilidade	
	1 sentido	2 sentidos			Zona 30	Zona de Coexistência
MA	3,00	3,25	1,50	Partilhado*1	✓	✓
MA & TP	3,50	3,50	1,50	Canal segregado 1,30m unidirecional 2,20m bidirecional	✓*2	
MA & TI	3,25	3,50	1,50			
TP	3,50	3,50	1,20			
TP & TI	3,50	3,50	1,20			
TI	3,50	3,50	1,20			
Todos os modos	3,50	3,50	1,50			
Nenhum dos modos	3,25	3,50	1,20			

\*1 Segregado em contrassentido

\*2 Apenas aconselhável em curtas extensões

Assim, nas vias de importância superior apenas para os modos ativos a largura máxima por via apresenta os valores mais reduzidos, sendo admissíveis vias com 3,00m de largura, no caso de faixas de rodagem com 1 sentido de circulação. No caso de faixas de rodagem com dois sentidos de circulação, e de forma a aumentar a segurança nos movimentos de cruzamento de veículos, a largura máxima da via aumenta para os 3,25m. Esta necessidade de larguras mais reduzidas justifica-se pela necessidade de promover velocidades de circulação automóvel inferiores. É importante referir que a prioridade elevada não representa exclusividade, ou seja, estes valores

não se aplicam a arruamentos pedonais e outras tipologias de ligações onde a circulação de modos motorizados não é permitida.

Caso seja necessário conciliar elevados níveis de prioridade para os modos ativos e o transporte individual torna-se possível o estabelecimento de larguras de via mais elevadas (3,25m no caso de sentido único e 3,50m no caso de dois sentidos).

Nas restantes combinações de prioridade modal as larguras admissíveis apresentam os valores mais elevados (3,50m por via tanto para sentido único como para dois sentidos). Finalmente, para os casos onde nenhum modo seja considerado prioritário as larguras máximas de via apresentam valores intermédios (3,25m para um sentido e 3,50m para dois sentidos). O estacionamento, quando existente, deverá seguir as recomendações do IMT no que respeita à largura mínima disponibilizada em função da sua configuração (paralelo, perpendicular ou espinha).

O canal de circulação pedonal apresenta também parâmetros de dimensionamento distintos consoante o nível hierárquico. Assim, em todos os casos onde os modos ativos sejam considerados prioritários assume-se como necessário uma largura mínima (livre de obstáculos) de 1,50m, sendo este valor reduzido para os 1,20m, de forma a dar resposta à legislação em vigor nas restantes tipologias.

Já a bicicleta, nos arruamentos de hierarquia mais elevada apenas para os modos ativos, e em virtude do estabelecimento de velocidades de circulação automóvel mais reduzidas, não necessita de infraestrutura dedicada, podendo circular em regime de partilha com o restante tráfego. Este regime de partilha deverá ser sinalizado através de sinalização horizontal, devendo ser evitadas soluções de desenho não convencionais, sob o risco de induzir os condutores a comportamentos erróneos. Nas restantes tipologias de via a bicicleta deverá, preferencialmente, circular em canal dedicado.

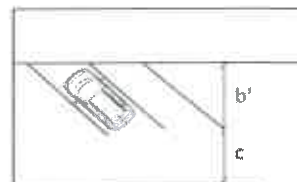
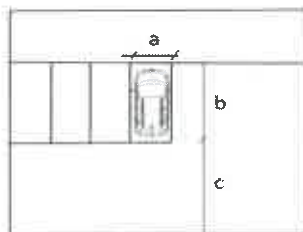
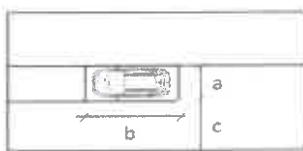


Fig. 33 Bom exemplo (à esquerda) e mau exemplo (à direita) de implementação de via ciclável partilhada

*Handwritten signature in blue ink.*

Tab. 26 Parâmetros de dimensionamento da via em função da configuração do estacionamento  
Fonte: adaptado de IMT, 2020

Tipologia de estacionamento	Dimensões				
Longitudinal	a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,00 m: no caso em que tráfego motorizado pode ser interrompido com a abertura das portas dos veículos estacionados;</li> <li>• 2,25 m: no caso em que se pretende reduzir as perturbações causadas pela abertura das portas dos veículos estacionados;</li> <li>• 2,40 m: quando existem obstáculos junto ao lugar de estacionamento que impeçam a saída do condutor do veículo.</li> </ul>			
	b	5,00m			
	c	2,50m mínima (3,00m recomendada)			
Perpendicular	a	2,25m mínima (2,40m recomendada)			
	b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• com o lancil do passeio como limite: 4,20 m</li> <li>• sem o lancil do passeio como limite: 4,70 m</li> <li>• máxima 5,00 m (valor que pode favorecer o estacionamento ilegal em segunda fila).</li> </ul>			
	c	Entre 5,00 e 6,00m			
Oblíquo (30°, 40° e 60°)	a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• recomendada: 2,40 m</li> <li>• 2,25 m, para estacionamento a 30° e com taxa de rotação reduzida</li> <li>• máxima: 2,50 m (a não exceder, pois pode originar estacionamento ilegal em segunda fila).</li> </ul>			
		Variável em função da existência ou não de barreira física que impeça o avanço dos veículos sobre o passeio			
		b'	Ângulo	sem barreira física (m)	com barreira física (m)
			30°	3,60	3,80
	45°		4,10	4,40	
	c	Ângulo	sem barreira física (m)	com barreira física (m)	
		30°	3,00	3,00	
		45°	3,00	3,20	
			60°	3,50	4,00



Tab. 27 Parâmetros recomendados para o dimensionamento de ciclovias  
Fonte: adaptado de IMT, 2020

Tipologia		Largura (m)
<b>Faixa ciclável unidirecional</b>	Maioria das situações	Recomendada: 1,50m
	Junto a estacionamento longitudinal com elevada rotatividade	Recomendada: 2,50m
	Zonas com elevado tráfego de bicicletas	Recomendada: entre 1,80 e 2,40m
	Arruamentos com velocidade não superior a 50km/h, sem lancis, valetas ou estacionamento	Mínima: 1,20m
<b>Pista ciclável bidirecional</b>	Arruamentos com velocidades de circulação elevadas	Recomendada: 1,80m
	Maioria das situações	Mínima: 3,00m
	Zonas com elevado tráfego de bicicletas	Recomendada: entre 3,00 e 4,30m
<b>Pista ciclável unidirecional</b>	Zonas com reduzido tráfego de bicicletas e não sendo expectável a sua utilização por peões	Mínima: 2,40m
	Maioria das situações	Mínima: 1,75m Recomendada: 2,00m

As zonas 30 e de coexistência deverão ser implementadas apenas em arruamentos de prioridade aos modos ativos, embora seja possível a execução de zonas 30 em arruamentos de prioridade aos modos ativos e ao transporte público, desde que em pequenas extensões.

Pretende-se que estas recomendações sejam parte integrante de futuras revisões ao Plano Diretor Municipal bem como de Planos de Urbanização ou de Pormenor.



*Handwritten signature in blue ink.*

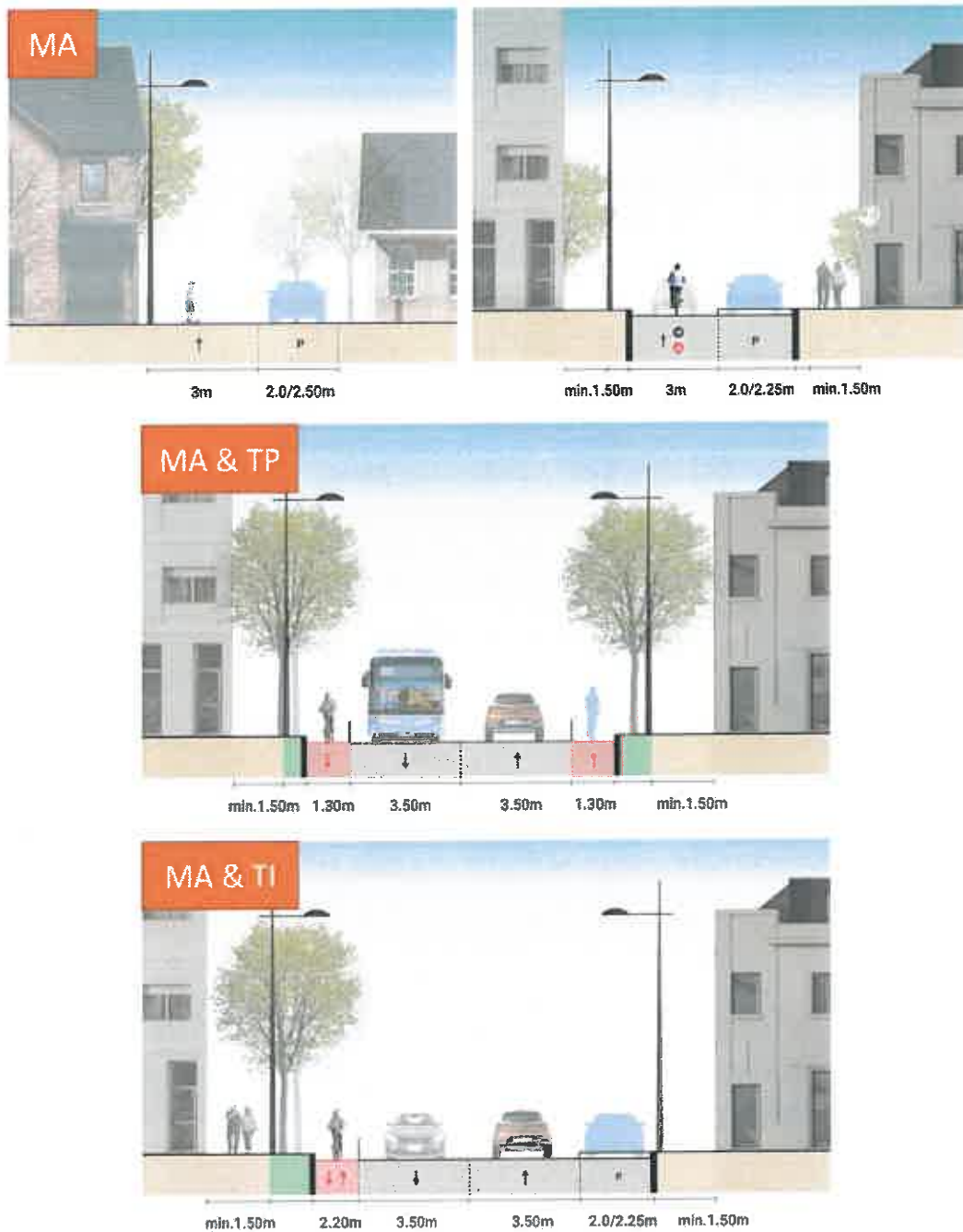


Fig. 34 Tipologias de espaço canal – MA, MA & TP, MA & TI

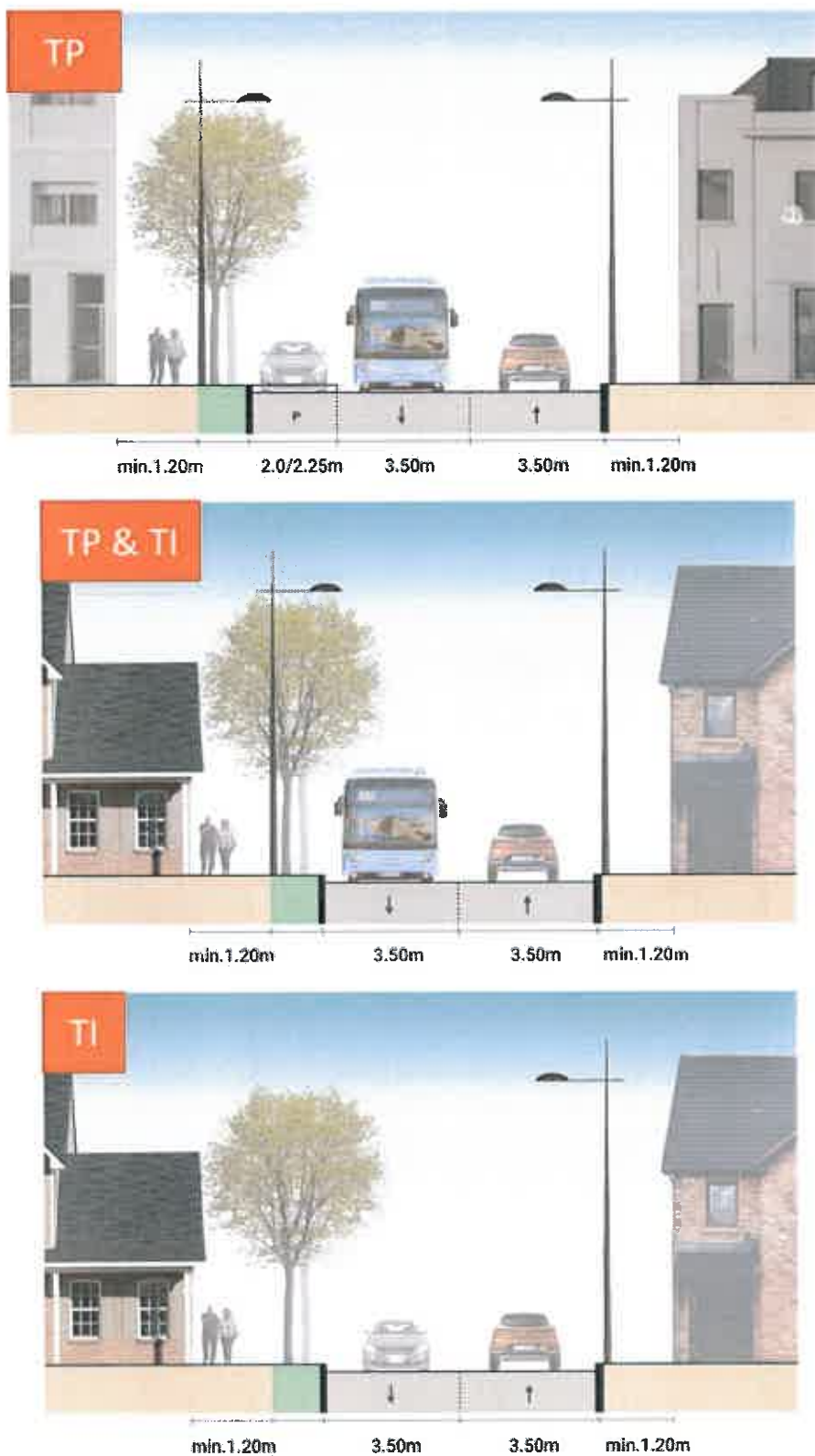


Fig. 35 Tipologias de espaço canal – TP, TP & TI, TI

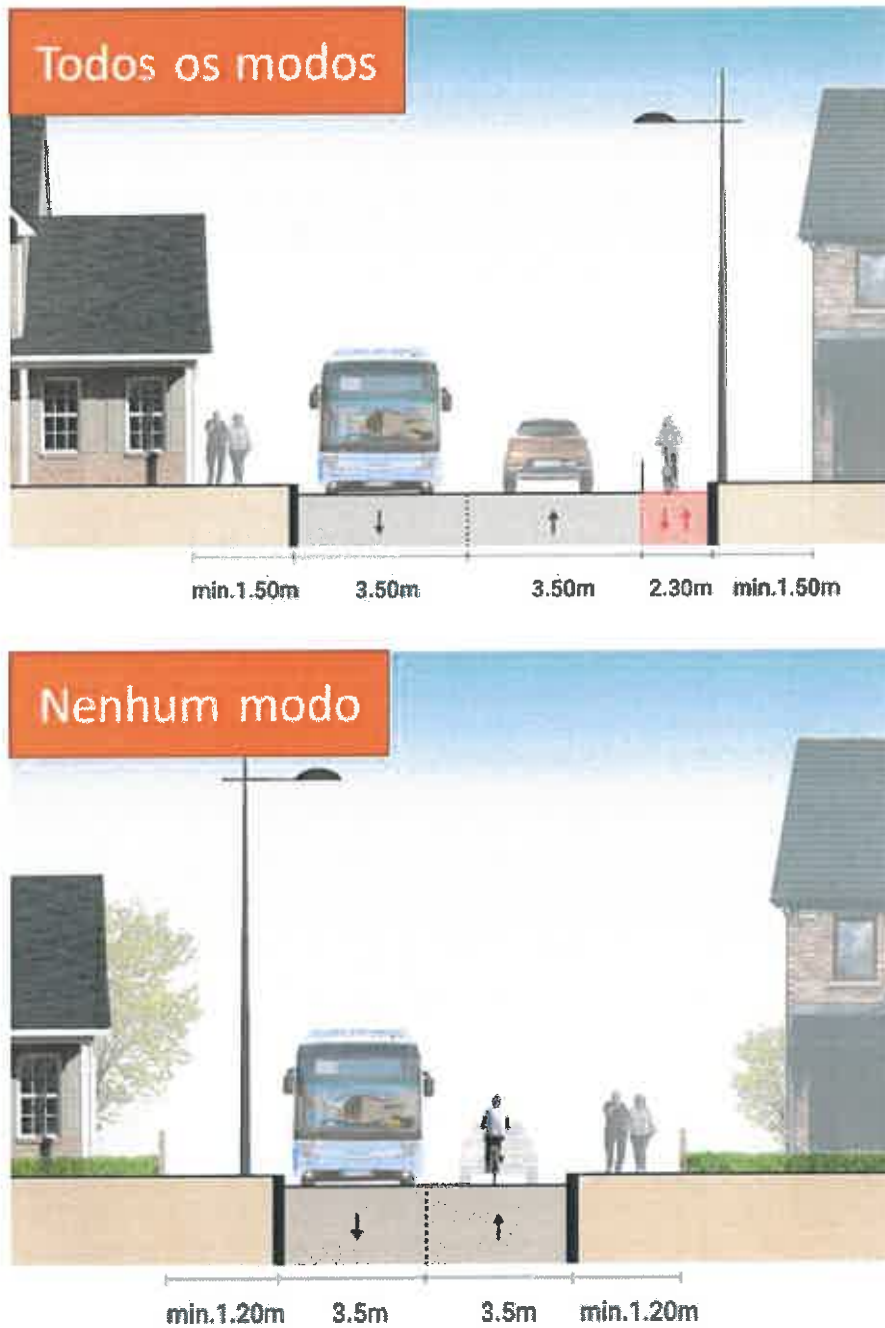


Fig. 36 Tipologias de espaço canal – Todos os modos prioritários e nenhum dos modos prioritário

### **CI.02 – Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento**

Um estudo de tráfego é uma ferramenta importante na gestão de mobilidade do território, permitindo não só conhecer o funcionamento atual da rede viária, mas também prever o seu funcionamento futuro. Ao mesmo tempo permite avaliar o impacto de diferentes medidas de gestão de tráfego como a alteração de sentidos de circulação, a criação de novas vias, gestão semafórica ou a alteração da configuração física de interseções.

O estudo de mobilidade mais recente realizado no território da cidade de Vila Real (ACIV, 2018), que incluiu a avaliação do sistema viário e de estacionamento, foi importante para conhecer o paradigma atual da mobilidade na cidade de Vila Real, tendo sido a base para a introdução de medidas de mitigação do congestionamento, como foi o caso do encerramento da ponte metálica no sentido nascente-poente durante o período da manhã.

No entanto, este estudo baseou-se em contagens realizadas apenas no período de ponta da manhã (entre as 7h30 e as 10h30), não estando assim contemplada a análise ao seu homólogo da tarde. Por norma, os fluxos pendulares tendem a seguir uma natureza simétrica entre períodos de ponta, pelo que o congestionamento verificado num dado sentido de circulação durante a manhã materializa-se no sentido oposto durante a tarde. No entanto, em virtude da configuração do sistema urbano, focos de congestionamento podem surgir em diferentes locais e com diferentes níveis de intensidade entre as diferentes horas de ponta, dificultando o desenvolvimento de ações com impacto efetivo durante os momentos de maior pressão sobre a rede viária.

Ao mesmo tempo, e apesar de se tratar de um estudo relativamente recente, o período pós-pandemia ficou marcado por alterações significativas ao comportamento de mobilidade das pessoas, com um uso mais intensivo do automóvel a assumir-se como mudança mais significativa. Este facto poderá, presumivelmente, ter alterado as solicitações sobre a rede viária.

Assim, entende-se como importante visitar este estudo, de forma a incorporar o comportamento atual da rede viária, sendo essencial que sejam analisados os dois períodos de ponta.

### **CI.03 - Redefinição da política de estacionamento de rua**

A atuação sobre a oferta de estacionamento é reconhecida como sendo uma das áreas de gestão de mobilidade com impactos mais significativos no controlo da utilização do automóvel.

O estacionamento de rua deve ser visto como tendo duas funções distintas. Por um lado, pode funcionar como forma de suprir a necessidade de residentes e trabalhadores, assumindo uma natureza de longa duração. Noutra perspetiva, o estacionamento é importante para satisfazer a procura por parte dos utilizadores do comércio e serviços de uma determinada localização.

Tal já é o caso no centro da cidade de Vila Real, com a imposição de uma zona de estacionamento de duração limitada (ZEDL) com cerca de 850 lugares, onde são impostas duas tarifas distintas e um tempo de permanência máximo de 2 horas. O cruzamento das zonas com importantes dinâmicas económicas e comerciais com a oferta de transporte público identificou a centralidade da Nossa Senhora da Conceição como um local onde se regista um défice de estacionamento de curta duração. Este facto pode ser comprovado pelos elevados índices de estacionamento ilegal, principalmente na Av. Rainha Santa Isabel e na Rua Dr. Domingos Campos.

Assim, propõe-se a expansão da ZEDL para o território delimitado pela Av. Cidade de Orense a sul, pela Rua de Santa Iria a este, pela Av. Rainha Santa Isabel e Rua D. José Correia de Lacerda a norte e pela R do Dr. Cristóvão Madeira Pinto a oeste. Esta ação irá permitir aumentar a competitividade dos modos mais sustentáveis e, conseqüentemente, regular o acesso automóvel face ao excesso de procura de uma forma mais eficiente.

A possibilidade de estacionamento gratuito nos primeiros 15 minutos é uma medida que permite a manutenção da rotação, mas que apenas poderá ser implementada se eficazmente fiscalizada.

Esta regulamentação destina-se a gerir o sistema de estacionamento sob circunstâncias normais, não sendo economicamente viável dimensionar o estacionamento tendo em vista a procura máxima que ocorrerá em períodos relativamente curtos e associados a eventos esporádicos. Feiras, mercados ou festas populares são eventos desta natureza, devendo ser criados planos especiais de estacionamento em concordâncias com as necessidades esperadas e as características da infraestrutura.



#### **CI.04 - Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal**

O aumento progressivo da utilização do automóvel teve, como consequência, natural uma procura crescente por estacionamento. No entanto, e face à impossibilidade de alocar mais espaço para estacionamento, tem vindo a assistir-se ao aumento da incidência do estacionamento ilegal. Ao mesmo tempo, o desenho urbano é muitas vezes propício ao estacionamento desordenado, em virtude do espaço excessivo, alocado ao automóvel. O estacionamento em segunda fila, no passeio, em ciclovias ou em baías de paragem de transporte público, tem vindo a tornar-se cada vez mais frequente, com impactos negativos na fluidez do tráfego, na operação do serviço de transporte público, na livre circulação pedonal e ciclável e, consequentemente, no aumento do risco de acidentes.



Fig. 37 Situações de estacionamento ilegal no centro de Vila Real

Em articulação com a redefinição da política de estacionamento para o centro da cidade de Vila Real, é fundamental agir sobre o estacionamento ilegal, de acordo com três vetores de atuação.

Em primeiro é necessário reforçar a importância da implementação de barreiras físicas entre o espaço de circulação automóvel e o espaço destinado a outros modos. Estas barreiras podem ser materializadas através de pilaretes, floreiras ou mobiliário urbano. Em segundo lugar tem-se o redesenho dos arruamentos, limitando o espaço destinado à circulação automóvel ao mínimo necessário, impossibilitando fisicamente o estacionamento em segunda fila. Esta solução pode ser implementada, numa primeira fase, através de soluções de urbanismo tático. Finalmente, tem-se uma terceira área de atuação, através do reforço da fiscalização do estacionamento ilegal, de acordo com a aplicação do Código da Estrada, por meio das forças policiais.



#### **CI.05 - Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados**

Apesar da concentração de grande parte das atividades económicas com necessidades de logística pesada na Zona Industrial de Constantim, o plano de reestruturação da rede viária da cidade, nomeadamente a hierarquização funcional do sistema viário obriga a repensar a lógica de circulação de veículos pesados.

A lógica dita que os pesados deverão apenas circular nas vias que compõem a rede viária estruturante, projetada para maiores volumes de tráfego e possuindo características de desenho capazes de comportar estes veículos de maiores dimensões. Ao mesmo tempo, estes arruamentos não possuem solicitações pedonais significativas, reduzindo possíveis conflitos entre modos. A concentração da circulação de veículos pesados tem também um impacto positivo na gestão da infraestrutura, na medida em que o seu maior peso por eixo gera uma carga adicional sobre o pavimento, levando a uma aceleração da degradação da infraestrutura rodoviária e a um consequente aumento nos seus custos de manutenção.

Desta forma, todas as ruas que passarão a integrar a rede de zonas 30 ou de coexistência encontrar-se-ão restritas à circulação a veículos pesados, salvo exceções pontuais resultantes da existência de atividades com necessidades logísticas, como é o caso dos arruamentos que estabelecem a ligação entre a Avenida da Noruega e o Mercado Municipal. Esta restrição não abrange os veículos pesados de transporte de passageiros, veículos dos bombeiros ou de recolha de resíduos sólidos urbanos.

Para pôr em prática esta limitação de circulação é essencial a instalação de sinalização apropriada em todos os pontos de restrição. Ao mesmo tempo deverá ser promovida uma campanha de comunicação abrangente junto das associações industriais e das empresas com necessidades logísticas que se localizam no interior do território da cidade de Vila Real. Destas ações de comunicação poderão, no entanto, resultar alterações ao esquema de proibição definido nesta ação, mediante necessidades incontornáveis das empresas.

### **CI.06 - Realização de um plano para a otimização da sinalização viária**

O funcionamento adequado do sistema rodoviário está fortemente dependente da sinalização viária, pelo seu papel de regulação e de direcionamento dos fluxos viários. Ao mesmo tempo, e apesar da proliferação dos sistemas de navegação nos veículos, a sinalização tem ainda um papel fundamental para orientar aqueles que não se encontram familiarizados com o sistema urbano.

No entanto, é comum a existência de deficiências de sinalização, quer no que respeita à falta de informação, ou à sua clareza, quer ao excesso da mesma, levando a comportamentos erróneos por parte dos condutores, ao aumento do congestionamento e propiciando a ocorrência de acidentes.



Fig. 38 Exemplos de sinalização inadequada

Um dos principais problemas identificados no centro de Vila Real diz respeito ao excesso de tráfego de atravessamento no eixo central (Rua Miguel Torga, Av. 1º de Maio e Aureliano Barrigas), situação que é propiciada pela sinalização viária existente. Neste sentido, é importante repensar a forma como a sinalização viária estrutura os fluxos no centro da cidade, favorecendo a utilização das vias de maior capacidade e desincentivando a utilização daquelas que se pretendem com um cariz mais local.

Assim, torna-se necessária a realização de um plano estruturado para a otimização da sinalização viária. Este plano implica, em primeiro lugar, a realização de um inventário de toda a sinalização existente, criando uma base de dados georreferenciada. Apenas após este processo será possível avaliar a pertinência dos diferentes elementos de sinalização horizontal e vertical implementados e ajustar a sua localização ou conteúdo em concordância com a estratégia pretendida.

### **CI.07 - Densificação da rede viária urbana**

Em muitas áreas urbanas consolidadas a infraestrutura de mobilidade de alta capacidade, nomeadamente as autoestradas, vias rápidas, e vias-férreas é, por norma, causadora de efeitos barreira significativos, gerando quebras de conectividade na rede viária e reduzindo os índices de acessibilidade. Na cidade de Vila Real, estas barreiras não são criadas pela infraestrutura de mobilidade, mas sim pela orografia, tendo o tecido urbano evoluído em resposta a estas condicionantes.

Neste sentido, é comum encontrar quebras significativas na malha urbana, obrigando a percursos mais longos, independentemente do modo de transporte considerado, aumentando os tempos de viagem e reduzindo os índices de acessibilidade do território. No caso do automóvel, a concentração de fluxos, em virtude do menor número de possibilidades de ligação leva a um aumento dos índices de congestionamento.

Foram identificadas cinco zonas onde a promoção da densificação da malha urbana se enquadra na estratégia de mobilidade definida neste PMUS. Assim, tem-se, em primeiro lugar, o território entre o norte do cemitério de Santa Iria, possibilitando uma ligação mais direta entre a Rua de Santa Iria e a Urbanização de Montezelos, aliviando a pressão sobre a Nossa Senhora da Conceição. As restantes áreas encontram-se na margem oposta do Corgo, enquadrando os interstícios urbanos entre Mateus e a Avenida de Osnabruck, entre o Largo da Estação e o Centro Comercial, entre a Meia Laranja e a Avenida da Universidade, e a sul do Bairro Sá Carneiro.

Apesar de, à partida, a criação de mais infraestrutura viária possa aparentar um incentivo à utilização do automóvel, as zonas identificadas para a densificação da malha urbana possuem índices de acessibilidade multimodal relativamente elevada. Neste sentido, é seguro assumir que a consolidação da cidade nestes locais fomentará a criação de um ambiente urbano mais equilibrado, ao invés de promover a consolidação urbana em territórios mais dependentes do automóvel.

Esta ação enquadra a construção de novos arruamentos, num total de 4 quilómetros, em alinhamento com os critérios de dimensionamento para o perfil de hierarquia funcional. No entanto, é importante referir que este valor representa meramente uma estimativa, estando dependente das dinâmicas populacionais e económicas do município.



### **CI.08 - Construção da variante Nascente**

A reestruturação do funcionamento da rede viária da cidade de Vila Real não é possível apenas com a introdução de medidas de acalmia de tráfego e a densificação da malha urbana, sendo essencial o papel do sistema de vias estruturantes.

A configuração atual da rede de vias estruturantes apenas possibilita a materialização de um anel periférico a norte e poente do centro da cidade, ao longo do traçado da IP4. As autoestradas A4 e A24 permitem, em teoria, o fecho deste anel. No entanto, o facto de estas vias serem portajadas reduzem a sua atratividade como alternativa para o atravessamento do centro nos movimentos Norte-Sul e Este-Oeste. É, por isso, crucial o fecho da malha viária estruturante a nascente do centro da cidade, facilitando os movimentos entre margens e desincentivando o atravessamento deste território consolidado, visando a redução do congestionamento.

A variante nascente, prevista no Plano de Urbanização da cidade de Vila Real, foi desenhada com esta finalidade, encontrando-se atualmente em fase de projeto o seu primeiro troço, entre Torneiros e a reta de Mateus. Esta ligação terá o potencial de reduzir a utilização da Rua Vasco Sameiro e da Avenida da Universidade, nas ligações entre as freguesias a norte do centro e os importantes polos geradores de viagens existentes a sul, como a UTAD e a Zona Industrial de Constantim.

No entanto, de forma a aproveitar o verdadeiro potencial desta via, é fundamental que a mesma seja executada na sua plenitude, com a execução do troço entre a reta de Mateus e o IP4, em Mouçós, o que implicará a construção de um novo nó de acesso. Com esta ligação, o acesso à UTAD e à Zona Industrial passa a ser possível através da IP4, evitando o atravessamento pelo centro da cidade, beneficiando não só a performance do transporte público, mas também possibilitando a introdução de medidas de acalmia de tráfego, com vista a melhorar a qualidade do espaço público.



*[Handwritten signature]*

**CI.09 - Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino**

Os estabelecimentos escolares são, por norma, focos de conflito e de geração de congestionamento, em especial nos momentos próximos ao início e fim do dia letivo, dada a elevada afluência de veículos num reduzido período. A implementação de soluções *Kiss & Go*, também conhecidas por *Kiss & Ride*, nos estabelecimentos de ensino são medidas cada vez mais adotadas em Portugal. Consistindo na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, é possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar, o estacionamento ilegal e, conseqüentemente, a fluidez de trânsito. Ao mesmo tempo, este tipo de soluções tem um impacto positivo na sinistralidade, na medida em que a redução do número de veículos parados na via aumenta a visibilidade dos peões e reduz o risco de atropelamento. O município de Vila Real tem vindo a apostar recentemente neste tipo de soluções, nomeadamente na EB 2/3 Diogo Cão, na ES Camilo Castelo Branco e no Colégio João Paulo II.



Fig. 39 Exemplificação do desenho de Kiss & Go implementado em Vila Real  
Fonte: CM Vila Real, 2022

Dada a eficácia comprovada das soluções de *Kiss & Go*, esta ação propõe a sua expansão para todos os equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real. A quantidade de lugares a disponibilizar em cada estabelecimento foi determinado em função do número de alunos que frequentam o estabelecimento, bem como o nível de ensino, sendo priorizados os estabelecimentos do 1º ciclo na dotação de lugares por aluno, dada a menor autonomia dos alunos e, como tal, maior dependência dos Encarregados de Educação nas deslocações de e para a escola.

Tab. 28 Equipamentos escolares para implementação de soluções Kiss & Go

<b>Estabelecimento de ensino</b>	<b>Nº de lugares a disponibilizar</b>
Centro Escolar da Araucária	6
Centro Escolar de Lordelo	4
Escola EB1 Árvores	6
Escola EB1 Parada de Cunhos	4
Escola EB1 Vila Real n2 – S. Vicente de Paulo	10
Escola EB1 Vila Real n6 – Flores	4
Escola EB1 Torneiros	4
Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral	6
Escola Secundária de São Pedro	6
Escola Secundária Morgado de Mateus	6
Colégio Moderno de São José	4

Esta reorganização do espaço público tem custos relativamente reduzidos, executável através de marcações no pavimento e de sinalização vertical. Por essa razão, propõe-se a sua execução integral a curto prazo.

Contudo, a implementação eficaz deste tipo de soluções exige planeamento, comunicação clara das regras e fiscalização adequada, para obter os resultados desejados. A presença de forças de segurança, ou de profissionais da escola pode ser necessária nos primeiros dias ou semanas, para que as pessoas se habituem a cumprir as regras, nomeadamente o cumprimento dos tempos de paragem.

Também é importante que a solução Kiss & Go seja avaliada regularmente para garantir a sua eficácia. As escolas poderão auscultar os pais e encarregados de educação, para obter feedback sobre a solução e identificar eventuais oportunidades de melhoria. A implementação desta solução deve ser vista como uma prioridade por todos os envolvidos no setor educativo, para garantir um ambiente seguro e saudável para alunos, e profissionais de ensino.

#### **CI.10 - Criação de regulamentação para a Logística Urbana**

Apesar de, atualmente, grande parte da cadeia de produção ocorrer fora das áreas urbanas, a atividade logística é um elemento fundamental no funcionamento do sistema urbano. Outrora resultante apenas da combinação das necessidades de abastecimento por parte das atividades comerciais e industriais, atualmente com o aumento das vendas no comércio eletrónico uma grande percentagem da atividade logística tende a ser feito em pequenas quantidades e servindo o espaço urbano com uma frequência elevada.

Ao mesmo tempo, a falta de regulação das operações logísticas tem um impacto significativo no bom funcionamento do sistema de mobilidade. O município de Vila Real não dispõe, atualmente, de regulamentação específica para esta atividade, pelo que a mesma se processa de acordo com o cumprimento do código da estrada. Esta regulamentação não deve cingir-se à definição de locais específicos para o efeito, os chamados lugares para cargas e descargas, mas sim servir de base legal para os seguintes elementos:

- Área de atuação do regulamento, com destaque natural para o território do centro da cidade;
- Horários para as operações logísticas, em especial daquelas com necessidades de veículos de maiores dimensões;
- Duração do estacionamento, devendo ser acauteladas as necessidades de certas tipologias de estabelecimentos, como é o caso dos supermercados;
- Possibilidade de restrição a veículos pesados;
- Possibilidade de restrição a veículos mais poluentes;
- Definição de regras para a criação de novos lugares para cargas e descargas, definido os procedimentos a adotar pelos requerentes;

Após a aprovação desta regulamentação, deverá ser reforçada a fiscalização sobre o seu cumprimento, com o objetivo de maximizar os benefícios resultantes desta regulamentação.

### **CI.11 - Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas**

Apesar da existência de lugares de estacionamento na via pública destinados às operações de cargas e descargas, maioritariamente concentrados no centro da cidade e em espaços polarizados por atividades comerciais e de serviços, existem zonas na cidade com carências a este nível.

Nos locais onde se verifique a inexistência ou a insuficiência de locais para cargas e descargas, estas operações são realizadas através da paragem em segunda fila ou em cima do passeio. Para isto muito contribui a sobrelargura excessiva das faixas de rodagem, facto já visto anteriormente como incentivo para a prática de velocidades de circulação mais elevadas. Neste sentido, caso se promova uma redução gradual da largura das vias de circulação automóvel, com o objetivo de humanizar o espaço público, é fundamental acautelar as necessidades logísticas, sob o risco de aumentar os constrangimentos sobre o normal funcionamento do sistema viário.

Foram identificadas cinco zonas da cidade onde deverão ser procuradas soluções para o reforço dos locais para cargas e descargas.

A primeira diz respeito à urbanização em consolidação a oeste da rotunda da Quartel. A crescente função comercial levará, naturalmente, a necessidades logísticas crescentes, que deverão ser acauteladas. A segunda zona diz respeito ao território a norte e oeste da Nossa Senhora da Conceição, caracterizado por uma dinâmica comercial considerável, e onde se destaca a Rua de Montezelos. A terceira zona, e provavelmente aquela com necessidades mais urgentes, diz respeito à envolvente ao Mercado Municipal e às ruas Dom Pedro de Castro e Dona Margarida Chaves. Apesar de alvo de intervenções recentes, a excessiva largura da faixa de rodagem, em especial da Rua de Santa Sofia, associada à inexistência de lugares para cargas e descargas, potencia o estacionamento em segunda fila, causando sérios constrangimentos na fluidez de tráfego. A quarta zona diz respeito ao território a oeste da Avenida Carvalho Araújo, com a Rua Miguel Torga a surgir como o eixo com maiores necessidades a este nível. A quinta e última zona, e a única localizada na margem oposta do Corgo, desenvolve-se na envolvente à Avenida João Paulo II, a norte do cruzamento com a Avenida Baden Powell.

Em todas estas zonas deverão ser avaliadas, em conjunto com os comerciantes locais, as necessidades logísticas, com vista à definição do número de lugares, bem como a sua localização. Este processo deverá, naturalmente, estender-se às imediações dos locais já atualmente servidos por lugares para cargas e descargas, com vista à sua possível redefinição.

### **CI.12 – Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana**

A logística urbana tem um impacto significativo nas zonas históricas dos centros urbanos, onde Vila Real não é exceção, caracterizadas por arruamentos de reduzido perfil e zonas pedonais e, como tal, com reduzida disponibilidade de estacionamento.

Por essa razão, é essencial pensar em novas formas de estruturar a atividade logística. Atualmente existem em fase de teste, em diferentes localizações do globo, soluções de micrologística, baseadas em veículos de menor dimensão, de tecnologia elétrica, híbrida ou mesmo ciclável. Estes veículos percorrem curtas distâncias a partir de centros de consolidação de carga, localizados em pontos estratégicos e onde é permitido o acesso a veículos de maiores dimensões.



Fig. 40 Exemplos de soluções de micrologística  
Fonte: logisticaprofissional.com

No centro de Vila Real foi identificado o centro histórico como área preferencial para a implementação deste programa. Esta zona abrange o centro histórico a sul das Ruas Isabel Carvalho e Miguel Bombarda, delimitada pela Av. Carvalho Araújo e a Av. 1.º de Maio. No interior desta zona a atividade logística deverá, preferencialmente, ser realizada com estes veículos de pequenas dimensões podendo, no entanto, ser permitido o acesso a veículos de logística tradicionais em casos de necessidade imperativa.

As antigas oficinas da Rodonorte, na Rua Alves Torgo, a curta distância do edifício do Mercado Municipal, assumem-se como a localização ideal para este centro de consolidação de carga, tendo em conta os critérios definidos.

A criação de grupos de trabalho que envolvam o município, as associações de comerciantes e os principais agentes económicos no município, é um passo importante para a adoção e disseminação deste tipo de soluções. Nesse sentido, a gestão deste sistema, que deverá ter como base um sistema informático de gestão centralizada de entregas, poderá ser feita pela associação de comerciantes local, de forma a otimizar o seu funcionamento às necessidades dos comerciantes.



### **CI.13 - Atualização da frota do município para veículos zero emissões**

Com a crescente consciencialização da importância da descarbonização da mobilidade, é importante que o município providencie um bom exemplo para a sociedade. A atualização da frota do município para veículos zero emissões é uma iniciativa importante para reduzir a pegada de carbono da mobilidade. Esta medida envolve a substituição gradual dos veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos zero emissões. Atualmente, os veículos a propulsão elétrica apresentam um nível de maturidade mais elevado, comparativamente a outras soluções, como o hidrogénio.

A importância da atualização da frota municipal recai sobre várias temáticas, sendo a mais importante a qualidade ambiental. Com a redução das emissões de gases de efeito estufa e de poluentes atmosféricos, a qualidade do ar melhora significativamente, reduzindo o impacto das mudanças climáticas, e diminuindo os riscos de doenças respiratórias e outros problemas de saúde relacionados com a poluição atmosférica. Os veículos elétricos são também mais silenciosos, o que se traduz na redução da poluição sonora e na melhoria do conforto urbano. Além disso, os veículos elétricos são mais eficientes em termos de consumo de energia e, portanto, reduzem o consumo de combustíveis fósseis, contribuindo assim para a redução da dependência desses recursos não renováveis.

Do ponto de vista económico, a renovação da frota municipal para veículos elétricos pode traduzir-se na redução de custos operacionais, fruto da maior eficiência energética, e de manutenção, uma vez que os veículos elétricos implicam em menor desgaste mecânico e exigem menos manutenção do que os veículos movidos a combustíveis fósseis.

Por fim, a atualização da frota municipal para veículos de zero emissões pode também ser vista como uma forma de liderança e de exemplo para a sociedade em geral. Ao adotar esta medida, o município demonstra o seu compromisso com a sustentabilidade e a responsabilidade ambiental, e pode inspirar outras empresas e organizações a seguir o mesmo caminho, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida nas cidades e para a construção de um futuro mais sustentável.

#### **CI.14 - Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos**

O aumento constante do número de veículos elétricos em circulação trouxe um desafio acrescido para a gestão da infraestrutura. Ao contrário dos veículos movidos a combustíveis fósseis, para os quais já existe uma infraestrutura de abastecimento consolidada, a falta de infraestrutura de carregamento para veículos elétricos é reconhecida como sendo um dos principais entraves à adoção generalizada destes veículos.

Do ponto de vista social, o reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos é importante porque torna a mobilidade elétrica mais acessível e conveniente para um número maior de pessoas, especialmente aquelas que não têm a possibilidade de carregar os seus veículos em casa ou no trabalho. A disponibilidade de infraestrutura para os visitantes aos equipamentos e turistas é também relevante, sendo que para estes casos a implementação de carregadores rápidos dará melhor resposta às necessidades. No que concerne ao fator económico, o reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos pode gerar oportunidades de negócio e de emprego na indústria de energia renovável e em outras áreas relacionadas com a mobilidade elétrica, como a produção de carregadores elétricos, na qual a indústria nacional já disponibiliza várias soluções.

Atualmente, a infraestrutura de carregamento elétrico no território da cidade de Vila Real conta com 13 localizações, servindo alguns dos principais equipamentos como o Terminal Rodoviário ou a Biblioteca Municipal.



Fig. 41 Postos de carregamento elétrico no parque de estacionamento da biblioteca municipal

Estão, no entanto, ainda de fora alguns dos principais equipamentos municipais, pelo que se propõe a sua expansão de forma a cobrir satisfatoriamente os principais pontos de interesse no território da cidade de Vila Real.

- Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro (3 locais)
- Campo do Calvário
- Jardim da Carreira
- Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral
- Escola Secundária de São Pedro
- Escola Secundária Morgado de Mateus
- Rua de Santa Sofia (Mercado Municipal)
- Rua Dom António Valente da Fonseca (Correios)
- Rua Dom Pedro de Castro (Tribunal)
- Piscinas de Codessais
- Piscinas Municipais
- UTAD Escola de Ciências
- UTAD Complexo Desportivo
- Teatro Municipal

Dada a urgência em acelerar a transição do parque automóvel, propõe-se que esta ação seja executada a curto prazo. Ao adotar esta medida, o município poderá inspirar outras organizações e empresas a seguirem o mesmo caminho, demonstrando aos cidadãos que a mobilidade elétrica é uma opção viável, prática e económica.

### **CI.15 - Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real**

Por norma a gestão da infraestrutura viária é realizada de forma estática, não sendo considerado o impacto das diferentes solicitações ao longo do dia nem de eventos excecionais, quer programados (obras) quer espontâneos (acidentes), sobre o funcionamento da rede. Na ocorrência destes eventos, e perante a falta de informação, os condutores tendem a seguir as rotas padrão, amplificando os índices de congestionamento.

A adoção de sistemas inteligentes que consigam identificar a ocorrência de constrangimentos ao normal funcionamento do sistema viário e providenciar aos condutores informação para a tomada da melhor decisão quanto à rota a tomar é fundamental para otimizar a utilização da infraestrutura. A incorporação desta informação num sistema de gestão de semáforos permite também otimizar os ciclos em tempo real, reduzindo as filas de espera nas interseções.



Fig. 42 Painel de mensagem variável com indicação das condições de trânsito na cidade do Porto

Esta ação propõe a instalação de painéis eletrónicos de mensagem variável que disponibilizem informações relativas às condições de tráfego, com destaque para o território do centro da cidade. Para tal, foi delimitado o território entre a IP4, a Timpeira, as Avenidas de Osnabruck e a Universidade, e a Avenida da Noruega e a Rua Miguel Torga. Para o correto funcionamento destes sistemas de gestão é essencial a coleta de dados fiáveis. Tal pode ser feito recorrendo a sensores e câmaras nas principais interseções, alimentando um sistema de gestão eletrónico e que calcule, em tempo real, os tempos de viagem entre os principais pontos de interesse.

Foram identificados 11 locais para a instalação desta tipologia de equipamentos, localizados, por norma, nos principais pontos de entrada deste território. Idealmente, este sistema deverá também estar ligado ao sistema de informação em tempo real das Infraestruturas de Portugal, de forma a disponibilizar a informação nos painéis de mensagem variável da IP4.

Dado o investimento significativo que é necessário para a implementação de um sistema desta natureza, propõe-se a sua execução a médio prazo.

### **CI.16 - Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real**

Fruto do aumento gradual da utilização do automóvel, a pressão sobre o sistema de estacionamento é cada vez mais intensa. Como tal, a procura de estacionamento é uma tarefa cada vez mais demorada e stressante, levando ao aumento dos tempos de viagem, do congestionamento e dos índices de poluição. Este tempo perdido leva também a uma redução nos índices de produtividade dos trabalhadores, com impactos negativos na economia.

Esta ação sugere o desenvolvimento de um sistema inteligente de informação sobre estacionamento, informando os condutores, em tempo real, sobre o número de lugares de estacionamento livres em cada parque. Este sistema deverá integrar informação relativa a todos os parques de estacionamento públicos, bem como as infraestruturas de Park & Ride.

De forma a reduzir os custos de implementação e gerir a infraestrutura de forma mais eficiente propõe-se a utilização dos mesmos painéis utilizados para a informação de tráfego em tempo real. Esta solução encontra paralelo naquela implementada recentemente na cidade do Porto.



Fig. 43 Painel de mensagem variável com indicação da disponibilidade de estacionamento na cidade do Porto



### 3. Fichas de Ação

#### 3.1 Enquadramento das Fichas de Ação

A equipa técnica deste PMUS considerou relevante plasmar todas as medidas de ação atrás enunciadas em fichas de ação, onde as mesmas são exaustivamente caracterizadas.

As fichas de ação apresentam uma estrutura simples, mas homogénea, com o objetivo de servir como referência para cada ação a implementar. O seu conteúdo representa, assim, a sua redação e contextualização mais recentes podendo, naturalmente, ser sujeitas a alterações em virtude de processos futuros de atualização deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. Resumindo, de forma objetiva, os principais elementos de cada ação serão apresentados num documento anexo a este relatório. As fichas de ação seguem uma estrutura homogénea, contendo os seguintes elementos:

- **Prioridade**

Sabendo que as ações desenvolvidas neste plano possuem graus de importância distintos para a concretização dos objetivos, é fundamental providenciar orientações sobre quais as que adquirem maior grau de prioridade, para priorizar a atuação do município. Desta forma, foi definida uma escala de três níveis.

- **Contextualização e descrição**

Este espaço descritivo destina-se a enquadrar o âmbito de ação, estando dividida em duas parcelas. A primeira diz respeito à contextualização da problemática em causa, descrevendo o status e, de certa forma, justificando a necessidade de atuação. Já a segunda parcela descreve, de forma breve, o âmbito da atuação com o objetivo de dar resposta aos objetivos pretendidos.

- **Resultados esperados**

Esta secção destina-se a descrever os diferentes resultados que podem advir de uma determinada ação, podendo incluir diversos âmbitos.

- **Faseamento**

O primeiro bloco de implementação constitui os primeiros dois anos após a sua entrada em vigor. Assim, neste período deverão ser implementadas e concluídas todas as medidas de fácil aplicação, destacando-se a maioria dos estudos e planos estratégicos, e preparadas as ações de maior complexidade.

De acordo com as diretrizes da Comissão Europeia, onde se defende que os PMUS deverão ser atualizados a cada 5 anos, entende-se que o segundo bloco de implementação termina após 5 anos da entrada em vigor do documento. Neste período é expectável que se consolide uma percentagem significativa das intervenções no território e que se materializem a maioria das previsões.

Naturalmente que existem ações que exigem um longo período de implementação, seja pela necessidade de planificação, articulação entre entidades, avaliação setorial ou pela necessidade de obtenção de financiamento. Ao mesmo tempo, ao fim de 10 anos, o PMUS estará presumivelmente desatualizado e necessitará de substituição. Desta forma, o terceiro bloco agrega todas as ações de longo prazo que se enquadrarão dentro da vigência do PMUS, não obstante a possibilidade de, pelo seu caráter estratégico, produzirem alterações para além deste período.

- Indicadores e metas

As metas evidenciam objetivos concretos e tangíveis que deverão ser alcançados no final do prazo considerado para implementação desta estratégia (10 anos). Estas podem ser contabilizadas através de índices, valores ou percentagens, preferencialmente em comparação com um valor base.

- Entidades Intervenientes

Apesar de caber ao município a coordenação da estratégia proposta neste PMUS, bem como a execução de grande parte das ações, é importante reconhecer a importância dos diferentes agentes com influência direta ou indireta na sua implementação.

- Conta Pública

Nesta secção incluem-se todos os custos decorrentes da implementação das diferentes ações do PMUS, sendo essencial que o somatório esteja em linha de conta com os recursos financeiros disponíveis. Os fundos necessários podem ter origem quer no orçamento autárquico destinado às questões de mobilidade, quer através de fundos comunitários ou nacionais. O município de Vila Real tem atualmente em implementação o seu Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano – PEDUVR (CMVR, 2015) e de onde resultaram algumas das mais recentes intervenções no espaço público da cidade. Este plano apresentava como referência o ano de 2020, pelo que o envelope financeiro já não se encontra elegível para as ações previstas no PMUS. O cálculo do investimento necessário para as diferentes ações partiu da experiência da equipa técnica no desenvolvimento de projetos semelhantes.

- Dependência das ações

Dada a complexidade desta temática é expectável que grande parte das ações se inter-relacionem entre si. Certas ações apresentarão um caráter estrutural, pelo que assumirão uma relação de antecedência relativamente a outras. Por outro lado, outras ações desenvolver-se-ão, idealmente, em paralelo, estabelecendo verdadeiras relações de interdependência.

- Âmbito territorial

A representação do âmbito territorial de cada uma será feita através de cartografia, detalhando aspetos como a área de abrangência e o faseamento.



*[Handwritten signature]*

**opt**



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL**

OBJETO	OU: OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	MÉDIA	NP	OU.01
<b>AÇÃO</b>	OU.01. Criação de um novo branding da cidade de proximidade				
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	A forte independência entre o sistema de uso do solo e o sistema de mobilidade, que constitui a essência do P.M.U.S., implica que o município assuma a importância do urbanismo e da qualidade. Para tal, este plano carece ainda de uma forte identidade onde esteja ancorada e vinculada a ideia de uma mobilidade sustentável.				
<b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>	Definição de uma imagem de marca, através da criação de um logótipo associado a uma imagem e um lema, que estejam preferencialmente ligados à identidade vila-realense, sendo também atentos a aspetos históricos, culturais e ligados à mobilidade sustentável. Deve desenvolver-se uma estratégia de comunicação, baseada na distribuição de material informativo, publicações nas redes sociais e publicidade, bem como a promoção de eventos relacionados com a mobilidade sustentável.				
<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	Sensibilização da população para a temática da mobilidade sustentável Promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis				

ESTABECIMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Criação da imagem de marca Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	40%
DE 2 A 5 ANOS	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	60%
MAIS QUE 5 ANOS	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
NP de eventos realizados;	
NP de conferências anuais realizadas	
NP de ações de divulgação realizadas	

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Contabilização do NP de eventos/ comunicações
------------------------	---

META(S)	
10 Conferências anuais	
10 iniciativas na Semana da Mobilidade	
120 Comunicações mensais na temática da mobilidade	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
NP de imagens de marca desenvolvidas	
NP de imagens de marca divulgadas	

METODOLOGIA DE CÁLCULO	
------------------------	--

META(S)	
1 imagem de marca desenvolvida	
1 imagem de marca divulgada	

ENTIDADES INTERVENIENTES	Câmara Municipal (Responsável pela intervenção) Junta de Freguesia CIMA-Busão TUVR - Transportes Urbanos de Vila Real
--------------------------	--

OBRAS	
OP	0,00 €
OE	0,00 €
OF	0,00 €
OT	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>0,00 €</b>



Mapa em caso de condições (ver) a ser dos intervenientes.



■ Área de Intervenção     ■ Lote da Cidade Vila Real  
■ Edifícios                     --- Linhas Administrativas  
--- Rede Viária                     --- Cursos de Água

0 0,5 1 km  
 Sistema de Coordenadas  
 ETRS89 / UTM

Fig. 44 Exemplo de ficha de ação

## 4. Operacionalização

### 4.1 Gestão

Para a correta operacionalização deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é necessário garantir, à partida, uma estrutura de gestão capaz de articular as responsabilidades e capacidades técnicas dos diferentes intervenientes. Propõe-se, assim, a organização do modelo de gestão em dois níveis. A Comissão Executiva enquadrará os intervenientes da esfera de governação (política) enquanto a Equipa Técnica de Trabalho (operacional) assumirá uma postura operativa.

Tab. 29 Estrutura de Gestão do PMUS

<p><b>Comissão Executiva</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intermediar as visões política e técnica</li> <li>• Validar politicamente o conteúdo das diferentes ações</li> <li>• Desencadear os estudos necessários para a elaboração do plano</li> <li>• Validar as atualizações ao plano</li> <li>• Estabelecer a ponte com os diferentes stakeholders externos</li> <li>• Garantir a comunicação entre a equipa e a população</li> </ul>
<p><b>Equipa Técnica de Apoio</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Articular as diferentes temáticas com a Comissão Executiva</li> <li>• Executar as diretrizes da Comissão Europeia e preparar o caderno de encargos para a execução das ações</li> <li>• Acompanhar a evolução das ações</li> <li>• Conduzir os estudos necessários para a atualização do PMUS</li> <li>• Responder às solicitações dos stakeholders externos</li> </ul>

Para além destas duas estruturas, que se materializam dentro da esfera do município, dada a abrangência temática do PMUS é importa garantir a participação de um conjunto de *stakeholders* externos, principalmente aqueles com um papel ativo na mobilidade no concelho. Recomenda-se a inclusão de todos os agentes que participaram na elaboração deste plano, nomeadamente nas sessões de participação pública. Da mesma forma que a inclusão destas entidades teve um papel chave na elaboração das diferentes fases do plano, a manutenção desta estratégia durante a sua implementação poderá ter impactos muito positivos e acelerar a mudança. Isto acontece já que as duas partes (município e *stakeholders*) se consciencializam e partilham conhecimento sobre os reais problemas do município. Uma maneira de formalizar este trabalho conjunto poderá passar pela elaboração de Pactos de Mobilidade. A população em geral também poderá (e deverá) ser incluída nestes mecanismos, embora segundo uma estrutura de participação mais rígida.

#### 4.2 Avaliação de Impactos e Monitorização

As fichas de ação, apesar de discriminarem os principais elementos da monitorização, nomeadamente a definição dos indicadores e metas, podem não garantir, por si só, a concretização da estratégia. De facto, é importante possibilitar a intervenção sobre o conteúdo do plano, sem esperar pelos resultados obtidos no final do seu período de vigência. Desta forma, é fundamental definir um Modelo de Monitorização, que permita acompanhar a evolução do sistema de mobilidade, justificando tecnicamente todas as alterações necessárias. Essa é, alias, uma das boas práticas da gestão da mobilidade urbana.

A monitorização do PMUS é, assim, um elemento-chave para o bom cumprimento da estratégia desenvolvida, exigindo a definição de métricas concretas de avaliação dos resultados atingidos ao longo do período de vigência do plano, bem como do método de avaliação. Este processo deve também ser flexível de forma a acomodar possíveis alterações aos objetivos estratégicos, em linha com o processo de revisão do PMUS. De forma sintética, os principais objetivos da monitorização de PMUS apresentam-se na tabela seguinte.

Tab. 30 Principais objetivos da monitorização  
Fonte: adaptado de IMTT, 2011

<b>Acompanhamento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medir os progressos da implementação das ações propostas</li> <li>• Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas</li> <li>• Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano</li> </ul>
<b>Gestão do PMUS e apoio à decisão</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produzir relatórios de acompanhamento que permitam identificar a necessidade de desenvolver medidas corretivas</li> </ul>
<b>Aprendizagem e melhoria na atuação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observar os resultados da estratégia desenvolvida sobre os principais indicadores de resultado</li> <li>• Comparar os resultados obtidos com o desempenho em contextos semelhantes</li> </ul>
<b>Comunicação e participação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborar conteúdos destinados à Comissão Executiva, aos diversos parceiros/atores e à população sobre os resultados obtidos</li> <li>• Recolher informações sobre as medidas executadas</li> </ul>

De forma a implementar com sucesso o sistema de monitorização é essencial a produção de relatórios ou pareceres periódicos (Relatórios do Estado da Mobilidade Urbana), permitindo acompanhar a evolução da implementação do PMUS. Estes serão apresentados à Assembleia Municipal. A periodicidade destes momentos de avaliação deverá estar em linha com o modelo de avaliação definido nas diferentes fichas de ação, embora seja recomendável que os mesmos



sejam elaborados a cada 2 anos, e onde conste a avaliação dos indicadores associados a cada ficha. A implementação e a monitorização do PMUS devem, assim, ocorrer em simultâneo, dada a forte relação entre ambas.

A CM Vila Real deverá, assim, constituir uma equipa técnica com o objetivo de assegurar a coordenação e acompanhamento do PMUS, articulando os recursos internos e as equipas municipais responsáveis, conforme descrito na Tabela 27. Esta equipa técnica integrará o observatório da mobilidade, que poderá constituir-se como uma estrutura formal ou informal no interior da estrutura orgânica do município.



Fig. 45 Esquematização do cronograma de monitorização do PMUS

A recolha de informação nestes momentos intermédios, dada a complexidade e diversidade de indicadores e métricas, exigirá a combinação de diferentes métodos, com destaque para as ferramentas de catalogação e georreferenciação, designadamente os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), permitindo a integração numa base de dados unificada, e as tecnologias de informação e comunicação.

A cada ação encontra-se associado pelo menos um indicador de concretização e meta respetiva, que poderá ser de natureza qualitativa, por norma nas ações que dizem respeito à elaboração de estudos, ou de natureza quantitativa, nas ações associadas à execução de obra. As três tabelas seguintes resumem os principais indicadores a monitorizar no âmbito da execução de cada uma das ações deste PMUS e as metas respetivas.

Tab. 31 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixos OU e MA)

Ação	Indicador	Base (2023)	Meta (2033)
OU.01	Nº de imagens de marca desenvolvidas	0	1
	Nº de imagens de marca divulgadas	0	1
	Nº de eventos realizados	0	10
	Nº de conferências anuais realizadas	0	10
	Nº de ações de divulgação realizadas	0	10
OU.02	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
OU.03	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
OU.04	Nº de inquéritos bienais à população realizados	0	5
OU.05	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
MA.01	Realização do cadastro	Não	Sim
	Nº de atualizações anuais	0	10
MA.02	Criação do regulamento para a micromobilidade	Não	Sim
	Infrações cometidas por ano (de acordo com o regulamento)	±	Redução gradual
MA.03	Estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões	Não	Sim
	Nº de atropelamentos anuais no território da cidade	17 *	0
MA.04	Extensão dos passeios a criar (km)	0	22
	Quota modal do modo pedonal		+ 40%
MA.05	Extensão dos arruamentos intervencionados (km)	0	30
MA.06	Nº de meios mecânicos implementados	0	1
MA.07	Extensão das ligações a criar (m)	0	212
	Quota modal dos modos ativos		+40%
MA.08	Construção da nova ponte pedonal	Não	Sim
MA.09	Nº de novas passadeiras sobreelevadas	0	33
	Nº de atropelamentos anuais nas passadeiras intervencionadas	>0	0
MA.10	Extensão da intervenção na Ecopista do Corgo (km)	0	2,3
	Extensão das ligações da Ecopista aos aglomerados (m)	0	1000
	Quota modal da bicicleta	0%	2%
MA.11	Extensão das ligações cicláveis criadas (km)	0	1,6
	Quota modal da bicicleta na população escolar	0	5%
MA.12	Número de lugares de estacionamento para bicicletas implementados	0	770
	Pontos de partilha criados no sistema de micromobilidade	0	10
MA.13	Nº de bicicletas elétricas no sistema de micromobilidade	0	50
	Nº de utilizadores no sistema de micromobilidade	0	>10% ano
MA.14	Extensão das vias integradas em zonas 30 (km)	0	97
MA.15	Extensão das vias integradas em zonas de coexistência (km)	0	63
MA.16	Nº de projetos piloto de urbanismo tático concretizados por ano	0	2
	Nº de campanhas de promoção dos modos ativos por ano	0	2
MA.17	Aumento no nº de estudantes utilizadores dos modos ativos face ao ano base	-	50%

\* dados de 2021



Tab. 32 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixo TP)

Ação	Indicador	Base (2023)	Meta (2033)
TP.01	Realização do estudo	Não	Sim
	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR	-	Crescente
	Nº de revisões ao estudo	0	10
TP.02	Nº de validações anuais dos TUVR (milhões)	1,28	2,50
	Realização do estudo	Não	Sim
TP.03	População coberta por transporte regular ou TPF (%)	89	100
	Realização do estudo	Não	Sim
	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR	-	Crescente
TP.04	Nº de revisões ao estudo	0	5
	Velocidade comercial média nas linhas beneficiadas	-	+5%
TP.05	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR	-	Crescente
	Nº de inquéritos de satisfação realizados	0	10
TP.06	% de veículos não poluentes que constituem a frota	5	50
	Nº de planos de mobilidade realizados	0	10
TP.07	Nº de revisões realizadas por plano	0	5
	Realização do estudo	Não	Sim
TP.08	Nível de satisfação dos taxistas	-	Crescente
	Nº de revisões ao estudo	0	5
TP.09	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR	-	Crescente
	Nº de paragens intervencionadas	0	150
TP.10	Nº de painéis em tempo real instalados	0	100
	Nº de infraestruturas Park&Ride criadas	0	5
TP.11	Nº de utilizadores da infraestrutura	-	Crescente
	Nº de validações anuais dos TUVR	-	Crescente
TP.12	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR	-	Crescente
	Nº de campanhas de incentivo realizadas	0	20
	Nº de validações anuais dos TUVR	-	Crescente

\* Dados de 2022

Tab. 33 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixo CI)

Ação	Indicador	Base (2023)	Meta (2033)
CI.01	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
CI.02	Realização do estudo	Não	Sim
CI.03	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
CI.04	Número de infrações reportadas anualmente	-	Decrescente
CI.05	Nº de veículos pesados em circulação em vias restritas	-	0
CI.06	Realização do estudo	Não	Sim
CI.07	Extensão dos arruamentos executados (km)	0	4
CI.08	Extensão da via executada (km)	0	2,6
	Execução do nó de acesso ao IP4	Não	Sim
CI.09	Nº de estabelecimentos de ensino abrangidos	0	11
	Nº de lugares de estacionamento criados	0	60
CI.10	Criação de regulamentação	Não	Sim
	Realização do estudo	Não	Sim
CI.11	Nível de satisfação dos moradores e comerciantes do território abrangido	-	Crescente
	Nº de infrações de estacionamento reportadas no território abrangido	-	0
CI.12	Nível de satisfação dos comerciantes na área de estudo	-	Crescente
	Nº de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo	-	0
CI.13	% de veículos emissões zero na frota municipal	0	25
CI.14	Nº de postos de carregamento instalados	0	16
CI.15	Nº de painéis de informação implementados	0	11
	% de semáforos na área de estudo integrados no sistema	0	100
CI.16	Nº de painéis de informação implementados	0	11
	Nº de parques de estacionamento monitorizados	0	10

Para além dos indicadores e metas correspondentes associadas, é necessário ter em consideração os impactos estruturais na configuração do modelo territorial e, consequentemente no sistema de mobilidade como um todo.

No diagnóstico realizado a este território ficou patente, não só a percentagem significativa da população que reside num território automóvel dependente (22%), mas também aquela que já pode tirar partido de diferentes opções de mobilidade no seu quotidiano (correspondendo a 20% no cluster intermodal). Naturalmente que a concretização das ações preconizadas neste PMUS trarão uma mudança significativa nesta configuração espacial, esperando-se uma redução da “população automóvel dependente” e um “aumento da população intermodal”.

Para se ambicionar uma repartição modal do automóvel de 60% no ano de 2033, face aos 75% registados atualmente, estima-se que será necessário um aumento da população residente no cluster intermodal de 5%, passando assim para os 25%, e uma redução equivalente na quantidade de residentes no cluster automóvel dependente, passando desta forma para os 17%.



A última meta, e talvez a mais difícil de quantificar, diz respeito à poupança de emissões de CO<sub>2</sub>, resultantes da transferência modal do automóvel para o transporte público e modos ativos. Conforme apresentado no relatório de diagnóstico, por via dos dados provenientes da Agência Portuguesa do Ambiente para as emissões de poluentes atmosféricos por setor de atividade, estima-se que no concelho de Vila Real se libertem 80 000 toneladas de CO<sub>2</sub>/ ano. Grande parte destas emissões dirão respeito ao transporte individual. Neste sentido, e assumindo que no cenário otimista se ambiciona uma redução de aproximadamente 20% na quota modal do automóvel (de 74,6 para os 60%), e combinada com a crescente eletrificação dos veículos, é seguro assumir uma redução, no mínimo, equivalente no total de emissões.

Tab. 34 Indicadores a monitorar e metas (sistema de mobilidade)

Indicador	Base (2023)	Meta (2033)
População da cidade de Vila Real residente no cluster intermodal	20%	25%
População da cidade de Vila residente no cluster automóvel dependente	22%	17%
Repartição modal do automóvel nos movimentos pendulares	75%	60%
Emissões de CO <sub>2</sub> provenientes do setor dos transportes (ton/ ano)	80 000	64 000

### 4.3 Participação pública

A participação pública é atualmente um dos principais desígnios de um procedimento de planeamento transparente e inclusivo, ocorrendo a diferentes escalas de governança. A inclusão das opiniões, das perspetivas e do conhecimento local dos diversos intervenientes no sistema urbano e de mobilidade permitem, antes de mais, a construção de soluções que beneficiem a sociedade como um todo. É importante recordar que as cidades são construídas para aqueles que a utilizam e não apenas para aqueles que a gerem, pelo que a participação pública é responsável pela salvaguarda das boas relações entre os agentes locais, reforçando a construção de uma relação de confiança e de aproximação entre os agentes políticos, o corpo técnico do município e a sociedade civil. Ao mesmo tempo, e reconhecendo que todos possuem um papel relevante no correto funcionamento de uma democracia plural e participativa, estes mecanismos de informação, comunicação e consulta promovem a corresponsabilização de todos.

A participação pública foi um dos pilares do processo de desenvolvimento deste PMUS, tendo sido realizadas duas ações de participação, conforme descrito nos relatórios das fases anteriores. Estas ações foram fundamentais não só para dar a conhecer à população e aos principais stakeholders o panorama da mobilidade na cidade de Vila Real, mas também para alinhar e ajustar os principais desígnios da visão estratégica com as suas expectativas e necessidades.

Terminada a fase de desenvolvimento deste plano de mobilidade é fundamental definir as linhas orientadoras sobre as quais se irá processar a implementação da estratégia. A participação pública pode ocorrer em diferentes níveis, com distintos graus de interação. Assim, tem-se num dos extremos um processo mais passivo, onde o cidadão apenas é informado das decisões, e no



outro extremo um conjunto de procedimentos onde o cidadão participa ativamente nas decisões, conforme representado na figura seguinte.



Fig. 46 Níveis de participação pública

Assim, no primeiro nível, informação, tem-se um processo exclusivamente unidirecional, destinando-se meramente a informar os munícipes das estratégias adotadas ou a adotar e das problemáticas onde atuar. É o nível onde a participação é menos ativa.

No segundo nível, auscultação e consulta, promove-se um processo bidirecional entre a administração local e a população. Por norma, a população é representada através de grupos pré-definidos de acordo com interesses e áreas de atuação na sociedade, como as forças de segurança, ensino e saúde, comércio, entre outros. Os procedimentos de interação podem ser variados, desde workshops, conferências, grupos de trabalho e 'focus groups'.

O terceiro e último nível, participação ativa, é caracterizado pela multidirecionalidade, promovendo a colaboração direta entre os diferentes participantes, em mesas redondas ou grupos de trabalho, e sem a necessidade de inclusão dos decisores municipais em todo o processo.

Os níveis mais elevados produzem resultados mais robustos, com a contrapartida de aumentar os custos e o tempo, necessários para a elaboração do plano. Ao mesmo tempo, é importante ter em conta o risco acrescido de conflitos e de opiniões divergentes, podendo conduzir a injustiças entre os grupos e a um decréscimo de credibilidade dos decisores municipais.

Este PMUS foi desenvolvido de acordo com o terceiro nível de participação, pelo que se recomenda que durante a sua aplicação seja replicado o modelo de desenvolvimento. Ou seja, nas ações de participação futuras deverão ser apresentados os custos, objetivos e cronograma de aplicação das ações visadas. Para um processo mais eficaz, estas sessões deverão contar com facilitadores de discussão, garantindo a discussão de todos os pontos negativos, bem como das mais-valias. Simultaneamente, os resultados deste processo deverão ser divulgados a toda a população, como forma de promover uma participação mais ativa, retroalimentando a sua pertinência.

## 5. Síntese

### 5.1 Conta Pública

A execução das ações associadas a este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável está associada a um investimento significativo, quer pela necessidade de desenvolvimento de estudos, da elaboração de projetos ou da execução de ações físicas ou obras. As únicas exceções dizem respeito às ações relacionadas com a criação de regulamentação ou elementos para integrar os instrumentos de gestão territorial, na medida em que incorporarão os custos correntes do funcionamento do município. A tabela seguinte resume uma estimativa de investimento necessário por eixo temático e categoria de faseamento.

Tab. 35 Resumo do investimento necessário estimado

Área Temática	ATÉ 2 ANOS	DE 2 A 5 ANOS	SUPERIOR A 5 ANOS	TOTAL
Ocupação Urbana	65 000 €	45 000 €	95 000 €	205 000 €
Modos Ativos	2 610 811 €	10 988 631 €	2 455 954 €	16 055 396 €
Transporte Público	844 670 €	1 551 790 €	670 000 €	3 066 460 €
Circulação, Estacionamento e Logística	3 269 620 €	14 567 200 €	10 060 400 €	27 897 220 €
<b>TOTAL</b>	<b>6 790 101 €</b>	<b>27 152 621 €</b>	<b>13 281 354 €</b>	<b>47 224 076 €</b>

Tal como referido, o eixo da ocupação urbana, por incorporar maioritariamente o desenvolvimento de elementos relacionados com o planeamento e gestão territorial apresenta a parcela de investimento mais reduzida (menos de 1% do total do investimento previsto no PMUS).

O eixo dos modos ativos representa cerca de 35% do total do investimento necessário, em grande medida alicerçado na necessidade de intervenções físicas para o reforço da acessibilidade pedonal e na consolidação da rede de zonas 30 e de coexistência. A maior fatia do investimento destinado a este eixo está concentrada a médio prazo (2 a 5 anos).

O terceiro eixo, destinado ao Transporte Público apresenta um custo relativamente modesto, tendo em conta o eixo anterior. Os 3 milhões de euros alocados às suas ações procuram, em grande medida, rentabilizar os ganhos de eficiência da rede de transportes urbanos já existente, atribuindo também ao operador alguma responsabilidade, nomeadamente no que diz respeito à modernização da frota. Ainda sobre este eixo é importante esclarecer que não está incluída qualquer parcela relativa à construção de infraestrutura pesada, nomeadamente o sistema de alta capacidade para o eixo Hospital – UTAD, conforme identificado na ação TP.01, e que representaria um encargo de cerca de 36 milhões de euros.

O investimento necessário para as ações do eixo de circulação, estacionamento e logística, está em grande medida associado ao custo para a construção da variante nascente (8,85 Milhões de euros) e dos arruamentos urbanos que permitirão a consolidação do território central (15,1 Milhões de euros).

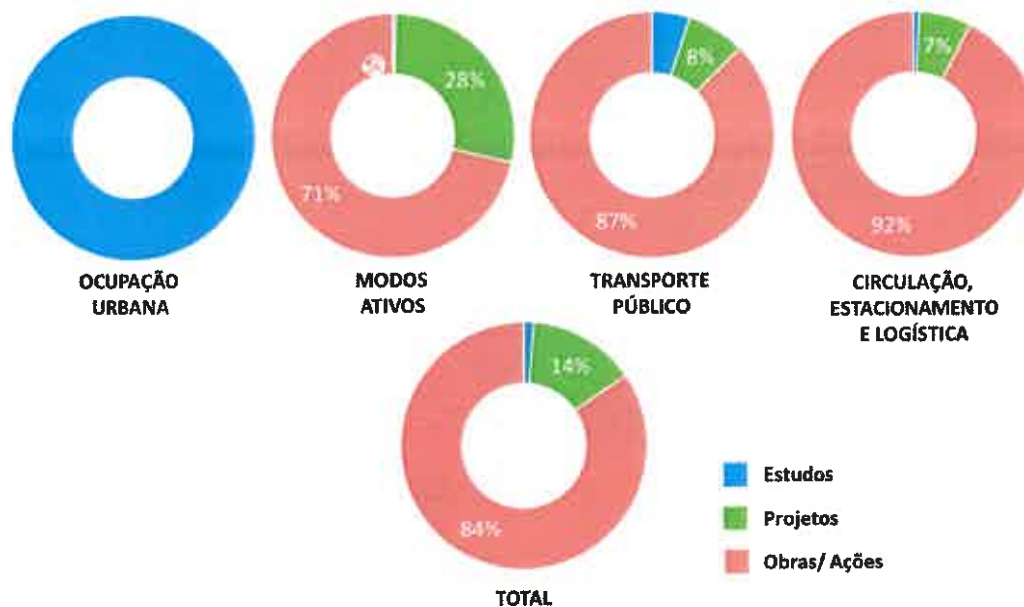


Fig. 47 Distribuição do investimento por tipologia de ação

No eixo da ocupação urbana o investimento enquadra-se integralmente na categoria de estudos. Já no eixo dos transportes públicos, os projetos representam cerca de 28% do total do investimento temático, com as obras e ações a constituir 71% do total. No eixo do transporte público, as obras representam uma percentagem superior (88%), com o restante a distribuir-se entre a necessidade de projetos (8%) e estudos (5%). É, no entanto, no eixo da circulação, estacionamento e logística que as obras e ações representam a parcela mais significativa do investimento (92%), seguidas dos projetos, com 7% do total. Como resultado desta distribuição, no agregado das quatro áreas temáticas, as obras e ações concentram 84% dos 47 milhões de euros orçamentados, seguidas da parcela relativa aos projetos (14%). Conforme apresentado na figura seguinte, o financiamento a cargo do município ascende a 20% do total (9,3 M €), ficando assim patente a aposta na mobilidade sustentável, e para a qual existem várias linhas de financiamento elegível.

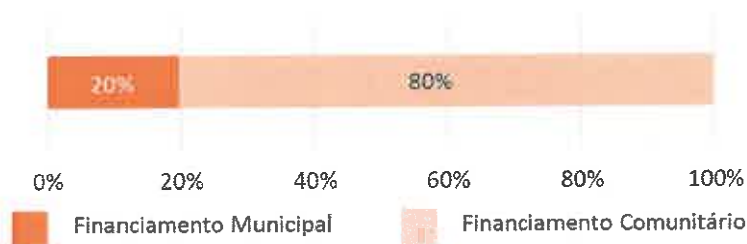


Fig. 48 Repartição do investimento

## 5.2 Dependência das Ações

A complexidade da estratégia desenvolvida para este PMUS traduz-se em diferentes tipologias de interação entre as diferentes ações. Tem-se assim ações de precedência ou de antecedência, conforme uma ação seja condição essencial para a correta execução de outras, ou relações de interdependência, refletindo uma relação de complementaridade. A figura seguinte representa, esquematicamente, as relações de dependência entre as diferentes ações.

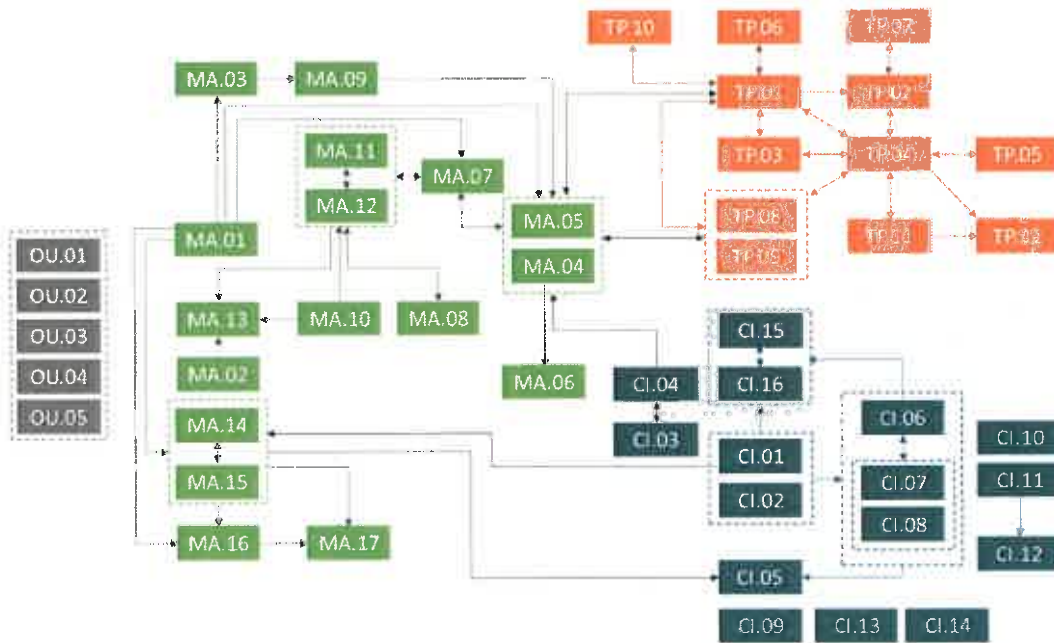


Fig. 49 Mapa de dependência das ações

É possível verificar, em primeiro lugar, a independência das ações da temática da ocupação urbana em relação às restantes. Tal justifica-se pela sua natureza estratégica, estabelecendo as bases para a definição um novo modelo urbano. Como tal, não são indispensáveis para a implementação das restantes ações, embora possuam um papel importante para amplificar, a longo prazo, o seu sucesso.

No que respeita aos modos ativos, o cadastro da infraestrutura (MA.01) é uma das ações de natureza primordial neste eixo temático, possibilitando a execução de um conjunto significativo de ações relacionadas com a melhoria das condições de circulação, tanto pedonal como ciclável. É também visível um conjunto significativo de relações de interdependência, como é o caso das ações que definem a rede ciclável urbana, os pontos de estacionamento para bicicletas (MA.11 e MA.12), com a nova ponte pedonal (MA.08) e a necessidade de reforço da conectividade em modos ativos (MA.07). É também natural a existência de uma forte relação de interdependência entre a rede de zonas 30 e de coexistência (MA.14 e MA.15), dependente da realização do cadastro detalhado (MA.01) e que possibilitará a execução dos diferentes projetos piloto (MA.16).



Quanto ao transporte público, o estudo para a otimização dos TUVR (TP.01) e a realização dos inquéritos de satisfação aos seus utilizadores (TP.04) surgem como os dois elementos essenciais para o aumento da competitividade deste modo de transporte. Comparativamente aos restantes eixos, é notória a predominância das relações de interdependência e não apenas de dependência direta entre ações, resultado de a rede de transporte público em Vila Real se encontrar, em grande medida, ancorada apenas no autocarro.

Quanto às ações relativas ao último eixo temático é notória a predominância de relações de dependência direta, com a redefinição dos critérios de dimensionamento (CI.01) e o estudo de tráfego (CI.02) a surgirem a montante. De notar que as ações respeitantes à implementação de Kiss & Go (CI.09), à regulamentação da logística urbana (CI.10), à atualização da frota municipal para veículos zero emissões (CI.13) e ao reforço da infraestrutura de carregamento de veículos elétricos (CI.14) não apresentam qualquer relação de dependência com outra ação.

É também visível a existência de relações entre diferentes temáticas. Por exemplo, entre os modos ativos e o transporte público interligam-se ações como a melhoria do serviço dos TUVR (TP.01), as condições de espera e acesso às paragens (TP.08 e TP.09) e com o reforço da acessibilidade pedonal (MA.04 e MA.05). Já entre os modos ativos e a área temática da circulação, estacionamento e logística, o reforço do combate ao estacionamento ilegal (CI.04) surge como condição essencial para a melhoria das condições de circulação pedonal. Por outro lado, a redefinição dos critérios de dimensionamento da rede viária (CI.01) é um ponto chave na definição da rede de zonas 30 e de coexistência (MA.14 e MA.15) e, posteriormente, na definição dos eixos de limitação de circulação de veículos pesados (CI.05).

### 5.3 Impacto Territorial

Esta secção resume o impacto territorial do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade de Vila Real. A heterogeneidade do sistema urbano é responsável pela definição das três grandes políticas de uso do solo. Tem-se assim um território central, onde se deverá promover um modelo urbano de proximidade, baseado na mistura de usos de solo e onde os modos ativos deverão constituir a base do sistema de mobilidade. Na franja periférica, como é visível no limite sul da freguesia de Lordelo, a norte da freguesia de Folhadela ou a poente da freguesia de Mateus, entre outras, é importante implementar áreas de salvaguarda. Estas destinam-se a evitar o desenvolvimento de um modelo de ocupação urbana que condicione os potenciais ganhos resultantes da existência de níveis moderadamente elevados de acessibilidade. Finalmente, tem-se os territórios caracterizados pela dependência do transporte individual e onde se deverá tentar penalizar as intervenções futuras, limitando os índices de construção nas novas operações de loteamento.

No que concerne aos modos ativos, os principais pontos da estratégia dizem respeito à nova ponte pedonal sobre o Corgo, ao reforço dos meios mecânicos com vista a minimizar os impactos do perfil topográfico deste território e à rede ciclável dedicada. Esta última encontra-se concentrada na margem nascente do Corgo, justificada pelas características mais favoráveis da rede viária nesta zona da cidade, disponibilizando espaço canal para a sua implementação,



bem como do aproveitamento de infraestrutura subutilizada, como é o caso do canal da Linha do Corgo. No restante território, a rede de zonas 30 e de ruas de coexistência servirá para complementar a definição da rede ciclável urbana, seguindo uma política de compatibilização entre modos de transporte ao invés da sua segregação. A vasta extensão desta rede, não só na cidade central, mas sim em grande parte do território da cidade de Vila Real, revela uma aposta em não só promover a utilização da bicicleta como alternativa para a mobilidade diária, mas também promover a utilização do modo pedonal, dada a imposição de uma velocidade de circulação automóvel mais reduzida.

As ações na temática do transporte público versam especialmente dois territórios com naturezas distintas. No centro da cidade e ao longo do eixo de ligação à UTAD a presença de uma elevada oferta prestada pelos Transportes Urbanos de Vila Real justificam investimentos na melhoria das condições de espera nas paragens, tornando o transporte público mais atrativo, bem como à procura de soluções para a melhoria da competitividade das ligações. A criação de parques periféricos nas principais entradas da cidade, e articuladas com um serviço de transporte público de qualidade poderão também servir como incentivo para a transferência modal na parte final do percurso, reduzindo o congestionamento no centro. Nos locais onde o serviço de transporte público regular é inexistente ou de fraca qualidade, por via dos reduzidos índices de urbanidade e, como tal, de procura potencial, como é o caso de Arroios, Folhadela ou Lordelo, a solução poderá passar pela expansão do serviço de transporte flexível.

As restantes intervenções na rede viária dizem respeito aos investimentos estritamente necessários para garantir um funcionamento mais eficiente do sistema rodoviário. Tem-se assim a materialização da variante nascente, criando uma ligação entre Torneiros e a IP4 em Mouços, reduzindo a necessidade de atravessamento do centro, e a densificação da rede viária em locais selecionados, como é o caso de Montezelos, Mateus e a envolvente ao centro comercial e ao Bairro Doutor Sá Carneiro. É importante referir que estas parcelas do território da cidade caracterizam-se por índices de acessibilidade multimodal relativamente elevados, pelo que a densificação urbana associada à criação de novos arruamentos poderá reforçar a utilização de modos alternativos ao automóvel.

Finalmente, no que respeita à logística e ao estacionamento destaca-se a expansão da ZEDL para a envolvente à Nossa Senhora da Conceição. A elevada pressão de estacionamento e a incidência de estacionamento ilegal, justifica a taxação do estacionamento com vista a promover a sua rotação ao longo do dia, beneficiando as várias atividades comerciais. No centro histórico da cidade, mais concretamente na rede de ruas pedonais e de acesso condicionado, a atividade logística deverá evoluir para um modelo de micrologística, apoiado por um centro de consolidação.

Em suma, o centro da cidade de Vila Real surge como agregador de um maior número de ações, o que é naturalmente expectável dado o seu caráter multimodal, remetendo para o restante território intervenções setoriais visando sempre pelo menos uma alternativa ao automóvel.

No mapa seguinte são resumidos os principais pontos da estratégia desenvolvida nas principais temáticas.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

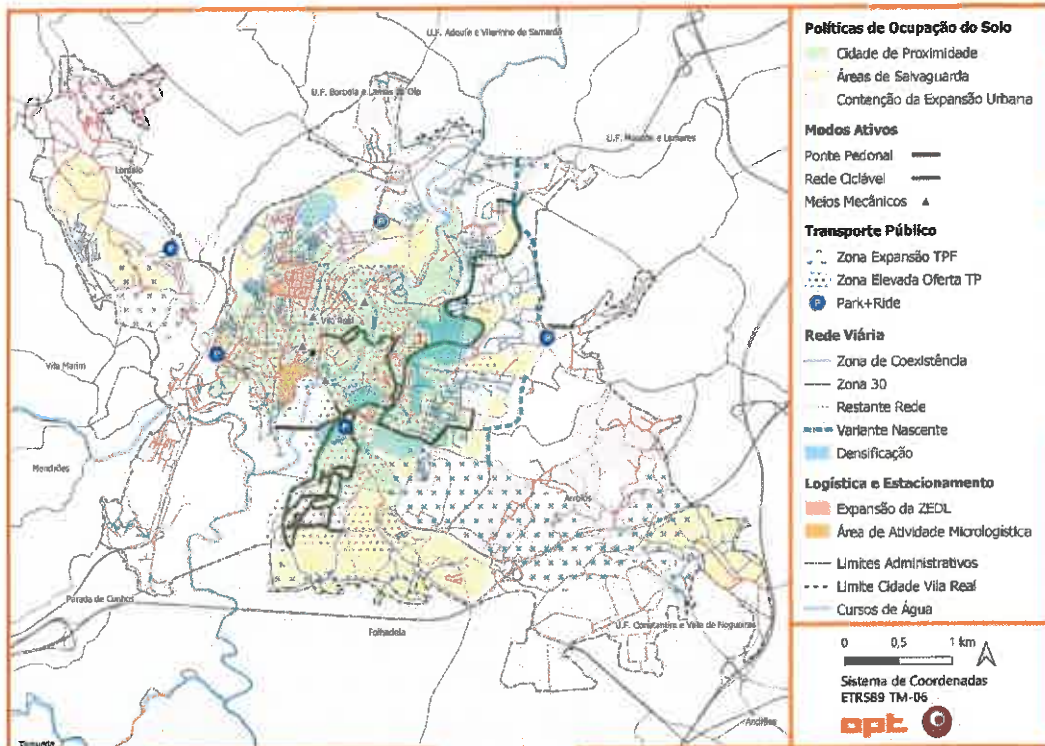


Fig. 50 Síntese da estratégia

## 6. Conclusão

Vila Real apresentou-se como um território desafiante por via da combinação do relevo acidentado e da configuração do sistema urbano e de mobilidade.

A equipa técnica agradece o profissionalismo e dedicação dos técnicos, da Diretora do Departamento de Planeamento e Gestão do Território, Arq. Susana Gomes, do Vereador das Acessibilidades, Mobilidade e Transportes, Eng. Adriano Sousa e do Sr. Presidente da Câmara Eng. Rui Santos, que permitiram o desenvolvimento bem-sucedido deste plano. Uma menção de destaque é também devida a todos os participantes nas sessões públicas, relembrando que o objetivo central do plano é o de beneficiar os residentes e os agentes económicos deste território.

Com este plano, o município de Vila Real ficará dotado dos meios para operacionalizar as alterações necessárias para o bom funcionamento do território, tornando-se num exemplo a seguir no que respeita à aplicação das melhores práticas na gestão da mobilidade urbana. É importante relembrar que a alteração do paradigma de mobilidade em qualquer território é um longo processo, pelo que a conclusão deste PMUS é apenas a primeira etapa.

## 7. Referências

ACIV (2018). Definição de uma política e de princípios de organização e de gestão do sistema de estacionamento públicos em Vila Real – Propostas.

Ahlfeldt, G.; Pietrostefani, E. (2019) The economic effects of density: A synthesis. *Journal of Urban Economics*. 111, 93-107,

Comissão Europeia (2020) COM/2020/789. Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro. Comissão Europeia: Bruxelas

CMVR (2015) Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Vila Real – PEDUVR.

Dale, S.; Chu, N. (2013) The essential guide to cable cars, urban gondolas & cable propelled transit. Toronto: Creative Urban Projects.

ELTIS (2019). Guidelines for developing a sustainable urban mobility plan. Second edition: Eltis: Bruxelas

Guo, Z. (2013). Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York city. *Journal of Transport Geography*. 26, 18-28

IMTT (2011) Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes. Março de 2011

IMT (2020) Documento normativo para a aplicação a arruamentos urbanos. Fascículo II: Características geométricas para rodovias para tráfego motorizado. Lisboa: IMT

Kirschner, F.; Lanzendorf, M. (2020) Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective, *Transport Reviews*, 40, 1, 54-75

OCDE (2012) Compact city policies: A comparative assessment. OECD Green Growth Studies.

Pucher, J.; Buhler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*. 28, 4. 495-528

Vuchic, V. (2007) *Urban transit systems and technology*. John Wiley and Sons

## 8. Equipa de projeto

A equipa encarregue deste estudo é composta por um consórcio entre a OPT – Optimização e Planeamento de Transportes SA e a Oval Projetos Lda.

### **Sandra Vasconcelos Lameiras** (coordenadora executiva)

Mestre em Tecnologias do Ambiente pela Universidade do Minho (2011), Licenciada em Eng<sup>a</sup> Química pela Faculdade de Engenharia do Porto (1998), Pré-Bolonha. Exerceu funções de administradora executiva de empresas públicas e privadas na área dos transportes e mobilidade (entre 2009 e 2015). Desde 2016 exerce funções na comissão executiva da OPT acumulando o cargo de Diretora da área da mobilidade.

### **Miguel Lopes** (coordenador técnico)

Doutorado em Engenharia Civil pela Universidade do Porto (2015) e Mestre em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, com especialização em planeamento do território (2010). Atualmente é membro integrado no CITTA – Centro de investigação do Território, Transportes e Ambiente da FEUP e desde 2021 desempenha as funções de Coordenador Técnico na área da mobilidade na OPT.

### **André Pinto** (consultor)

Mestre em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território (2020) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnico de mobilidade e transportes na OPT, desde 2022.

### **Inês Monteiro** (consultora)

Mestre em Engenharia e Gestão Industrial pela Universidade de Aveiro (2019). Desempenha as funções de consultora em mobilidade e transportes na OPT desde 2019.

### **Mafalda Marinho** (designer)

Licenciatura em Design de Comunicação pela Faculdade Belas Artes da Universidade do Porto (2017). Desempenha funções de designer na OPT desde 2019.

### **Thiago Sobral** (consultor)

Doutorado em Sistemas de Transportes pela Universidade do Porto (2019) e Mestre em Engenharia de Serviços e Gestão pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (2014). Atualmente desempenha as funções de Coordenador Técnico na área de inovação na OPT.

**Avelino Oliveira** (coordenador executivo)

Doutorado na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Fernando Pessoa (2012) e Licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Secretário executivo da Área Metropolitana do Porto (AMP), onde desempenhou funções de responsável pela Autoridade Metropolitana de Transportes (2013-2017). Exerceu funções de administrador não executivo da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) (2018 – 2021);

Docente no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) – Universidade de Lisboa a licenciatura da Área de Administração Pública e Políticas do Território (2017- atual);

Docente na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa (2001 – atual);

Sócio, Gerente e Coordenador Geral da OVAL – Arquitetura e Engenharia, Lda. ligada à arquitetura, engenharia, avaliação imobiliária, gestão e fiscalização de obra e consultadoria especializada (2014 – atual);

**Jorge Toscano** (coordenador técnico)

Licenciatura em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Arquiteto com funções de coordenação e gestão de projetos desde 1996, socio de vários gabinetes de arquitetura, atual sócio-gerente da AAT, Lda. Gestor dos projetos Requalificação da Estrada D. Miguel (Pedonal) em Gondomar e das Ciclovias Urbanas de Lagos. Participou no PMUS da Póvoa de Varzim no âmbito do enquadramento técnico e urbanístico.

**Rafael Silva** (consultor)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2022) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.



# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 2  
OBJETIVOS E ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	<b>OPT</b>	1ª versão	20/02/2023
2.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes  André Pinto Mafalda Marinho  <b>Oval</b> <u>Coordenação Equipa:</u> Avelino Oliveira <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano  Rafael Silva Helena Moreira	2ª versão  Atualizada com os contributos da CM Vila Real	17/04/2023

Código

**20230417\_R\_CMVilaReal\_PRJ\_0215\_PMUS\_Estrategia**

Cliente



<b>Conteúdo</b>	<b>Página</b>
1. INTRODUÇÃO	1
2. VISÃO E ESTRATÉGIA PARA A CIDADE DE VILA REAL	2
2.1 OBJETIVOS CENTRAIS E ESTRATÉGICOS	2
2.2 PRINCÍPIOS BASE	4
2.3 OCUPAÇÃO URBANA	5
2.4 MODOS ATIVOS	6
2.5 TRANSPORTE PÚBLICO	9
2.6 CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	11
2.7 SÍNTESE	14
3. SESSÕES DE PARTICIPAÇÃO	16
3.1 ORGANIZAÇÃO E OBJETIVOS	16
3.2 CARACTERIZAÇÃO DOS PARTICIPANTES	19
3.3 REFLEXÃO SOBRE OS CONTRIBUTOS	20
3.3.1 Modos ativos	20
3.3.2 Transporte Público	22
3.3.3 Circulação, Estacionamento e Logística	23
4. CENÁRIOS DE EVOLUÇÃO	25
4.1 INTRODUÇÃO	25
4.2 CENÁRIO PESSIMISTA	25
4.3 CENÁRIO TENDENCIAL	26
4.4 CENÁRIO OTIMISTA	28
5. PRÓXIMOS PASSOS	30
6. EQUIPA DE PROJETO	30

<b>Figura</b>	<b>Página</b>
Fig. 1 Faseamento do estudo	2
Fig. 2 Objetivos Centrais e Estratégicos do PMUS da cidade de Vila Real	3
Fig. 3 Linhas base da estratégia	4
Fig. 4 Estratégia para o eixo 'Ocupação Urbana'	6
Fig. 5 Estratégia para o eixo 'Modos Ativos'	8
Fig. 6 Estratégia para o eixo 'Modos Ativos' – enfoque na zona central	8
Fig. 7 Estratégia para o eixo 'Transporte Público'	10
Fig. 8 Estratégia para o eixo 'Transporte Público' – enfoque na zona central	10
Fig. 9 Estratégia para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'	12
Fig. 10 Estratégia para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística' – enfoque no centro	13
Fig. 11 Temas em discussão nos grupos de trabalho	16
Fig. 12 Grupos de trabalho	17
Fig. 13 Apresentação das conclusões dos grupos de trabalho	18
Fig. 14 Perfil do relacionamento dos participantes com Vila Real	19
Fig. 15 Antiguidade do relacionamento dos participantes com Vila Real	19
Fig. 16 Grau de concordância com as ações do eixo 'modos ativos'	20
Fig. 17 Hierarquização das ações do eixo 'modos ativos'	21
Fig. 18 Grau de concordância com as ações do eixo 'transporte público'	22
Fig. 19 Hierarquização das ações do eixo 'Transporte Público'	23
Fig. 20 Grau de concordância com as ações do eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'	23
Fig. 21 Hierarquização das ações do eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'	24
Fig. 22 Evolução estimada da repartição modal – cenário pessimista	26
Fig. 23 Evolução estimada da repartição modal – cenário tendencial	28
Fig. 24 Evolução estimada da repartição modal – cenário otimista	29

*AS*  
*Am F*

**Tabela**

**Página**

Tab. 1 Ações propostas para o eixo 'Ocupação Urbana' .....	5
Tab. 2 Ações propostas para o eixo 'Modos Ativos' .....	7
Tab. 3 Ações propostas para o eixo 'Transporte Público' .....	9
Tab. 4 Ações propostas para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística' .....	12
Tab. 5 Articulação das ações com os objetivos .....	15
Tab. 6 Previsão da evolução da população – cenário pessimista .....	25
Tab. 7 Previsão da evolução da população – cenário tendencial .....	27
Tab. 8 Previsão da evolução da população – cenário otimista .....	28



## 1. Introdução

Ao longo das últimas décadas, o desenvolvimento dos territórios urbanos foi fortemente marcado pelo aumento dos índices de mobilidade. Por essa razão, o crescimento nos índices de motorização foi, assim, visto como um dos principais indicadores de crescimento económico. A gradual automobilização da sociedade, defendida como forma de evitar a sobrelotação dos centros das cidades e permitir a libertação dos meios rurais do isolamento, teve como consequências a expansão desmesurada do território urbanizado. Por via de padrões de ocupação dispersa e da construção de novas vias, ao aumento da acessibilidade regional (a média/ longa distância) contrapôs-se a diminuição da acessibilidade local (a curta distância). Por sua vez, o desaparecimento dos serviços e do comércio de proximidade tornou as populações gradualmente mais dependentes do automóvel. No entanto, nas áreas urbanas centrais, o tecido urbano, desenhado muito antes da explosão da taxa de motorização, não permitiu, fisicamente, comportar o aumento nos volumes de tráfego. Tal levou à intensificação dos níveis de congestionamento, à proliferação do estacionamento ilegal e desordenado e ao aumento da sinistralidade rodoviária.

Vila Real não foi exceção a esta tendência. Nas décadas de 50, 60 e 70, foram desenvolvidos diversos esforços com vista à aprovação do Plano de Urbanização (PU), destinado a estabelecer as linhas mestras do desenvolvimento futuro da cidade. No entanto, os diversos estudos desenvolvidos nunca ultrapassaram a fase de antepiano, remetendo para uma data incerta a entrada em vigor deste instrumento de planeamento.

Como consequência, Vila Real, em linha com muitos outros territórios a nível nacional, tirou partido da figura de loteamento urbano como forma de estruturar o seu crescimento e não, como seria desejável, do planeamento municipal. Fruto das preferências individuais dos diferentes promotores prevaleceu alguma irracionalidade, pelo menos numa perspetiva de estruturação coerente do modelo territorial, na localização dos diferentes loteamentos. Irremediavelmente, a rede viária viu-se obrigada a acompanhar o processo de aprovação dos diferentes projetos.

A aprovação do primeiro Plano Diretor Municipal (PDM) no ano de 1993 deu início a uma nova era no planeamento municipal e na gestão urbanística do concelho, ainda que com ambições manifestamente modestas, face à incipiência quanto à forma como o planeamento da zona urbana da cidade era tratado. Outro passo importante foi dado em 1999 com o arranque dos procedimentos técnicos e administrativos necessários para a criação de uma rede urbana de transportes públicos, que viria a entrar em funcionamento no ano de 2004. A proatividade do concessionário teve um papel determinante na tão desejada transferência modal a favor do transporte público, facto que pode ser comprovado a partir da comparação dos números de procura real com as projeções feitas nos estudos técnicos.

A primeira revisão do PDM, aprovada em 2011, deu origem à criação da Unidade Operativa de Planeamento e Gestão para a zona mais urbana da cidade, abrindo o passo para a elaboração futura de um PU. Este processo culminou, em 2019, com a aprovação das Normas Provisórias do PU da Cidade de Vila Real que vigoraram durante um ano, até 2020.

A cidade atual é o resultado deste processo, pelo que importa garantir uma gestão equilibrada em três vertentes principais: manter o que estiver devidamente consolidado sem possibilidade de alterações profundas, melhorar o espaço público urbano dentro daquilo que for possível e construir com base nas orientações e propostas vertidas no PUVR.

Este relatório espelha o trabalho desenvolvido na fase III da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de Vila Real, em linha com o cronograma descrito de seguida.



Fig. 1 Faseamento do estudo

Nesta terceira fase, alimentada pelo processo de caracterização e diagnóstico da Fase II é definida a estratégia de mobilidade para o território. Nela estão plasmados os principais eixos de atuação e os princípios base de intervenção das diferentes medidas a desenvolver, que em conjunto, constituirão a visão futura do sistema de mobilidade urbana.

## 2. Visão e Estratégia para a cidade de Vila Real

### 2.1 Objetivos Centrais e Estratégicos

As boas práticas de gestão da mobilidade, defendidas a nível europeu, apontam para a necessidade de reduzir o número de viagens, principalmente as de maior extensão e, como tal, mais propensas à utilização do automóvel. O aumento da eficiência económica e ambiental do sistema de mobilidade apenas será possível com a criação de condições para o fim da dependência automóvel, procurando um uso mais eficiente do espaço público destinado aos fluxos de pessoas e bens. Com isto será inevitável retirar protagonismo ao automóvel em favor de modos mais eficientes como o transporte público, a bicicleta e o modo pedonal. Simultaneamente, os desígnios atuais apontam para a necessidade da inclusão de questões estratégicas de usufruto do espaço público e do seu papel na vitalidade dos territórios.

Vila Real apresenta pretensões legítimas em reforçar o seu papel como alavanca da região, tirando partido de um conjunto de equipamentos e valências de grande importância. No entanto, tal apenas é possível se o território providenciar níveis de competitividade suficientes para a fixação da população e emprego, bem como para a atração de novos residentes e empresas. Este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável baseia-se numa visão a longo prazo,

mais extensa do que os 5 anos de vigência deste documento, definindo os primeiros passos da concretização do novo sistema de mobilidade urbano de Vila Real, ancorados em dois objetivos centrais e em quatro objetivos estratégicos.

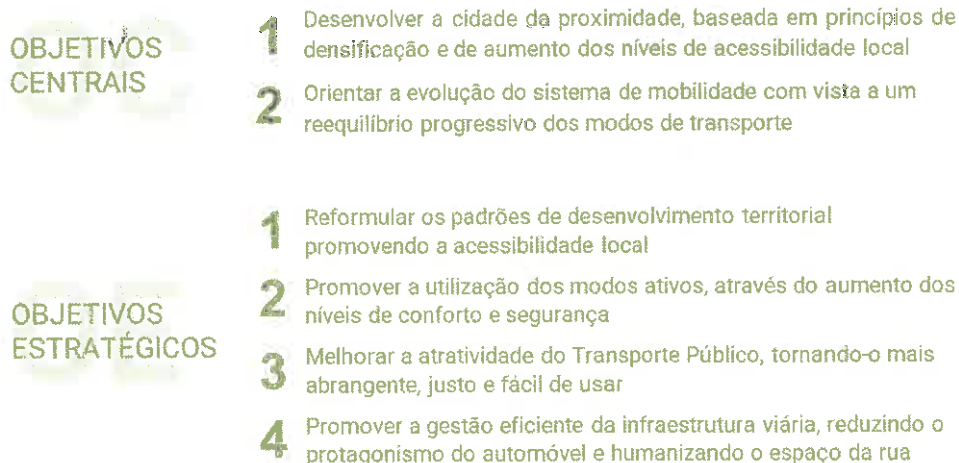


Fig. 2 Objetivos Centrais e Estratégicos do PMUS da cidade de Vila Real

Os dois objetivos centrais do PMUS da cidade de Vila Real reiteram a necessidade de atuar simultaneamente no binómio uso do solo/sistema de mobilidade, pois, sem intervir na raiz dos processos de desenvolvimento urbano, o esforço, tempo e investimento necessários para alterar significativamente os padrões de mobilidade aumentam exponencialmente.

Já os objetivos estratégicos estruturam-se de acordo com os quatro principais eixos temáticos de atuação deste PMUS. O primeiro, incidindo sobre a temática da ocupação urbana, tem como objetivo reformular, à macro escala, as orientações para o desenvolvimento do sistema urbano, a forma de construir cidade, promovendo, de forma gradual, a aproximação das pessoas às atividades, criando as bases para possibilitar a introdução gradual de modos mais sustentáveis no quotidiano da população.

O segundo e terceiro objetivos destinam-se a articular as ações necessárias para promover, diretamente, a utilização dos modos ativos e do transporte público, tornando-os mais seguros, confortáveis e fáceis de utilizar.

O último objetivo incide não apenas sobre o transporte individual, dado o enfoque em temáticas como o congestionamento, o estacionamento e a logística urbana, mas também sobre toda a infraestrutura viária. Tal deve-se ao facto de que, ao promover a redução do uso do automóvel estão a criar-se condições para a utilização dos outros modos que partilham o espaço canal.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

## 2.2 Princípios base

A estratégia definida para a cidade de Vila Real resulta do entendimento da macroestrutura urbana em três zonas, cada uma com características e necessidades distintas. A cidade de proximidade configura o núcleo central da cidade, expandindo até à UTAD, Timpeira e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro. Aqui, as medidas a propor preconizarão a consolidação do tecido urbano, a promoção da densificação urbana e o estabelecimento gradual dos modos ativos como prioritários. Tratando-se do território com maior oferta de transporte público, beneficiará também de medidas destinadas ao aumento da sua competitividade.

Um segundo território, em grande medida em torno da cidade central, com a exceção do núcleo de Constantim e parte de Arroios, configura-se como a cidade de transição. Nesta parcela da cidade de Vila Real, os modos ativos articulam-se com o transporte público como alternativas viáveis ao automóvel, pelo que as estratégias deverão incidir sobre ambos. A sua proximidade aos territórios com maiores índices de acessibilidade justifica, ao mesmo tempo, a necessidade de salvaguardar qualquer fenómeno de expansão urbana para quando este território apresentar condições para garantir a adoção de hábitos de mobilidade sustentáveis.

Já o terceiro setor constitui a cidade periférica, caracterizado por baixos índices de acessibilidade por modos ativos e transporte público e, como tal, dependentes do automóvel. Face a estas circunstâncias a estratégia passará por minimizar as distâncias percorridas em automóvel nas deslocações diárias, fomentando a possibilidade de utilização do transporte individual em apenas parte dos trajetos, complementando-o com os modos ativos ou o transporte público.

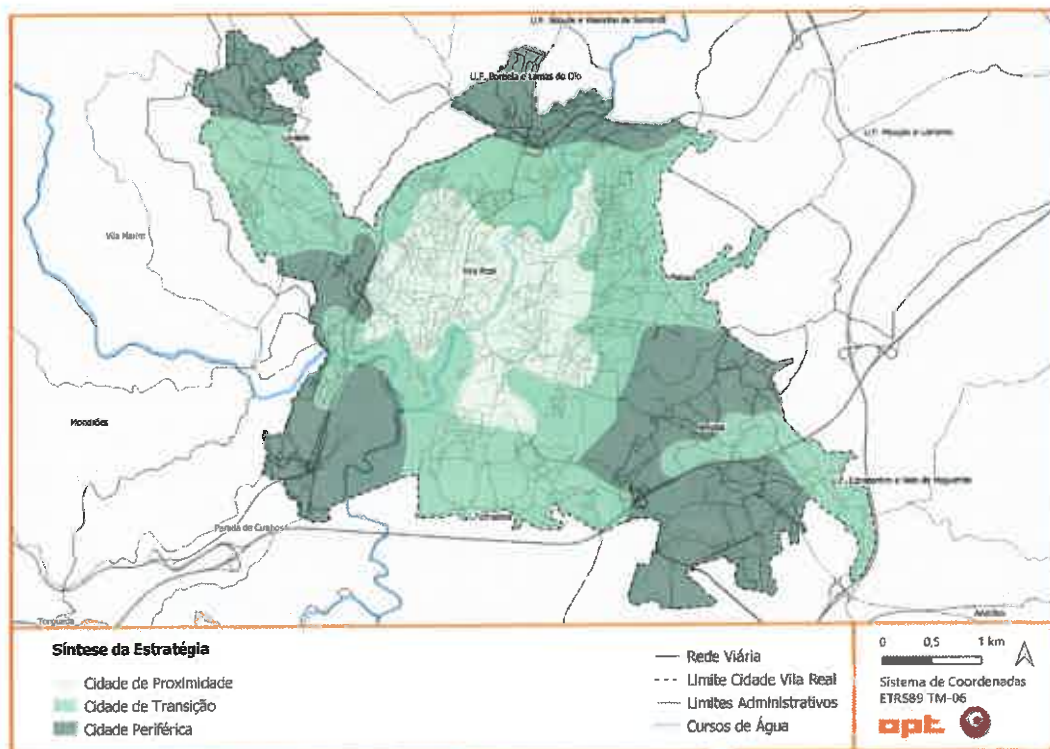


Fig. 3 Linhas base da estratégia

### 2.3 Ocupação Urbana

A proximidade é vista como um dos principais desígnios de um urbanismo justo e sustentável, potenciando a acessibilidade local. A acessibilidade do território é um atributo que, embora não diretamente perceptível nem mensurável pela população, acaba por condicionar as escolhas individuais de mobilidade. A existência de baixos níveis de acessibilidade local, em contraste com elevados índices de acessibilidade regional, tem como consequência direta a necessidade de recorrer ao automóvel para satisfazer a maioria, ou mesmo todas, as necessidades de viajar. Ao mesmo tempo, reduzidas densidades populacionais são não só indutoras de baixos níveis de acessibilidade local, como diminuem a captação do transporte público e, como tal, a viabilidade económica de qualquer serviço.

Assim, para se atingir o desígnio de promover a acessibilidade local é fundamental a redução da necessidade de viajar longas distâncias para a satisfação das necessidades diárias de mobilidade, ou seja, pelo aumento da competitividade dos modos ativos e do transporte público comparativamente ao automóvel. Tal pode ser concretizado através da aproximação das pessoas das atividades (emprego, educação, saúde, comércio e lazer), através da reestruturação das políticas de ocupação do solo, favorecendo a concentração nas zonas com maiores índices de acessibilidade, enquanto se desincentiva a urbanização dispersa e focada na acessibilidade automóvel. Outro caminho possível passa pela aproximação das atividades das pessoas, através da sua redistribuição numa malha mais fina, com o objetivo central de reduzir a extensão e frequência das deslocações. Em Vila Real, dois exemplos notórios surgem da fixação dos principais serviços públicos na zona mais central e antiga da cidade, com exceção dos dois principais polos geradores e atratores de tráfego (UTAD e Hospital), bem como de vários focos de monofuncionalidade residencial.

A definição de um sistema urbano de centralidades será essencial para o reforço da coesão territorial e a articulação, à macroescala, das políticas e investimentos para o reforço da mobilidade. A promoção da proximidade não passa apenas pela redefinição do modelo de gestão territorial, recaindo também alguma responsabilidade sobre os grandes empregadores do concelho, através do desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas.

A tabela seguinte resume as ações propostas para este eixo.

Tab. 1 Ações propostas para o eixo 'Ocupação Urbana'

<b>OU.01</b>	Criação de um novo <i>branding</i> da cidade de proximidade
<b>OU.02</b>	Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade
<b>OU.03</b>	Redefinição dos critérios de estacionamento privado
<b>OU.04</b>	Realização de um inquérito à mobilidade da população residente
<b>OU.05</b>	Definição do sistema urbano de centralidades



*Handwritten signature and initials in blue ink.*

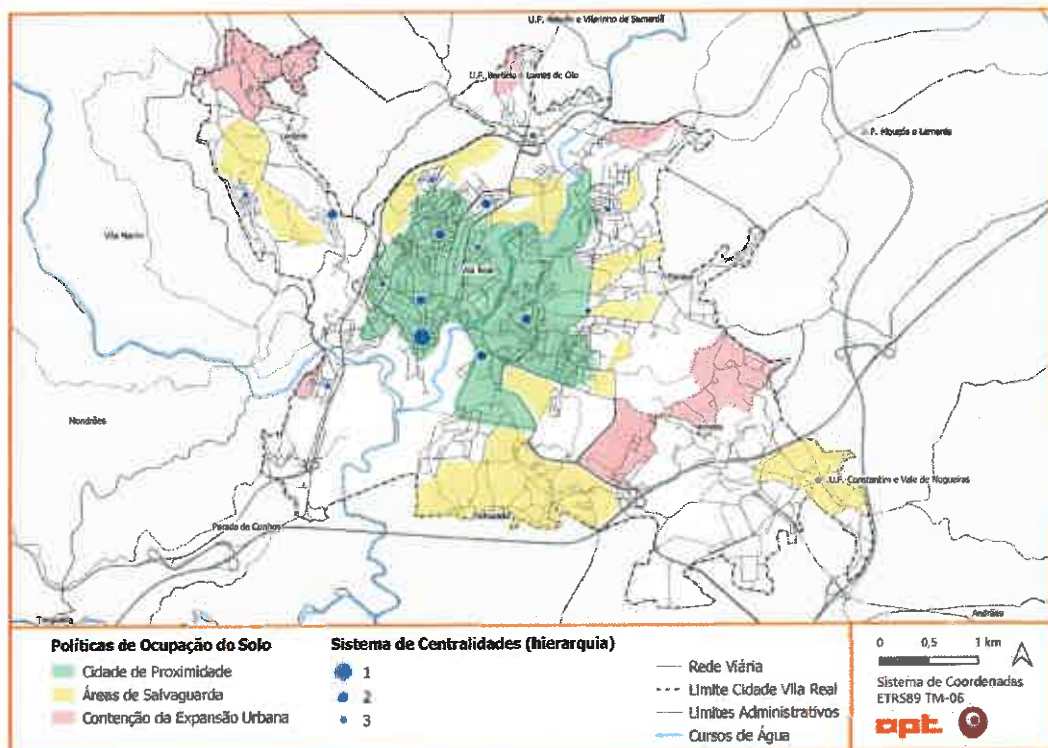


Fig. 4 Estratégia para o eixo 'Ocupação Urbana'

A figura anterior sumariza a estratégia para este eixo, sendo evidente a distinção entre as três tipologias de políticas de uso do solo necessárias para o melhor aproveitamento das condições atuais do sistema de mobilidade, mas também para o alavancamento das ações direcionadas aos diferentes modos de transporte, e que serão. Ao mesmo tempo, fica perceptível a concentração de centralidades no interior do território da cidade de proximidade, pese embora a existência de alguns focos a potenciar no espaço de transição entre o território central e a primeira coroa periférica.

## 2.4 Modos Ativos

Para além da macroestrutura do território, as escolhas modais dependem das oportunidades criadas pela infraestrutura de transportes. No cerne da cidade da proximidade estão os modos ativos, não só pela sua importância como charneira do urbanismo de proximidade, mas também porque representam o primeiro e último passo da cadeia de transportes. Deve assim ser dada a importância devida ao modo pedonal nas áreas de maior acessibilidade e densidade, dotando o espaço público de níveis adequados de acessibilidade universal, mas também criando condições para a circulação segura a pé, com destaque para os atravessamentos.

Em territórios com maiores níveis de urbanidade, de entre todos os modos de transporte a bicicleta apresenta o maior potencial de ganho de acessibilidade por cada euro de investimento. Apesar de fortemente impactada pelas questões da topografia, atualmente as soluções de

propulsão elétrica, com custos gradualmente inferiores, permitem facilmente ultrapassar estes entraves à disseminação deste modo de transporte. Embora, idealmente, a bicicleta dever circular em infraestrutura dedicada, é sabido que o espaço canal na cidade de Vila Real nem sempre garante as condições necessárias para a sua implementação. Assim, caso o espaço disponível não permita a criação de ciclovias, o desafio passa em redesenhar o espaço canal para garantir a coexistência equilibrada entre todos os modos de transporte e tornar a bicicleta um meio de locomoção seguro, através da disseminação das zonas 30 e de coexistência. Para além de ações físicas é fundamental o complemento com ações imateriais, com claro enfoque na população escolar, com o objetivo de formar a educação para a importância da mobilidade sustentável. Assim, para os Modos Ativos as ações que se propõem são elencadas de seguida.

Tab. 2 Ações propostas para o eixo 'Modos Ativos'

<b>MA.01</b>	Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos
<b>MA.02</b>	Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade
<b>MA.03</b>	Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões
<b>MA.04</b>	Melhoria das condições de circulação pedonal na cidade central e na proximidade aos Grandes Geradores
<b>MA.05</b>	Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade
<b>MA.06</b>	Reforço dos meios mecânicos para transposição dos declives mais acentuados
<b>MA.07</b>	Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana
<b>MA.08</b>	Construção da nova ponte pedonal
<b>MA.09</b>	Sobrelevação das passadeiras nos eixos com maior volume de tráfego
<b>MA.10</b>	Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes
<b>MA.11</b>	Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino
<b>MA.12</b>	Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores
<b>MA.13</b>	Expansão do sistema de micromobilidade partilhada
<b>MA.14</b>	Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zona 30, focada em estratégias de acalmia
<b>MA.15</b>	Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas
<b>MA.16</b>	Realização de projetos Piloto de Urbanismo Tático para criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais
<b>MA.17</b>	Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedi Bus e Bike Bus) pela população escolar

As duas figuras que se seguem resumem, em todo o território da cidade e no centro da cidade, respetivamente, o âmbito territorial das principais ações definidas para este eixo. Torna-se evidente a definição do centro da cidade como ponto de partida para a introdução do sistema de micromobilidade. Articulada com a expansão da rede ciclável e da melhoria da conectividade pedonal para norte e oeste, cobrindo assim grande parte dos territórios mais densos e com maior potencial de utilização dos modos ativos, fica delimitado o território onde os modos ativos ganharão um papel preponderante na mobilidade diária da população. Nesta representação espacial fica também clara a delimitação dos territórios residenciais de baixa densidade onde o modo pedonal deverá ser abordado não tanto numa perspetiva de mobilidade, mas sim segundo o aumento dos índices de segurança.

*Handwritten signature*

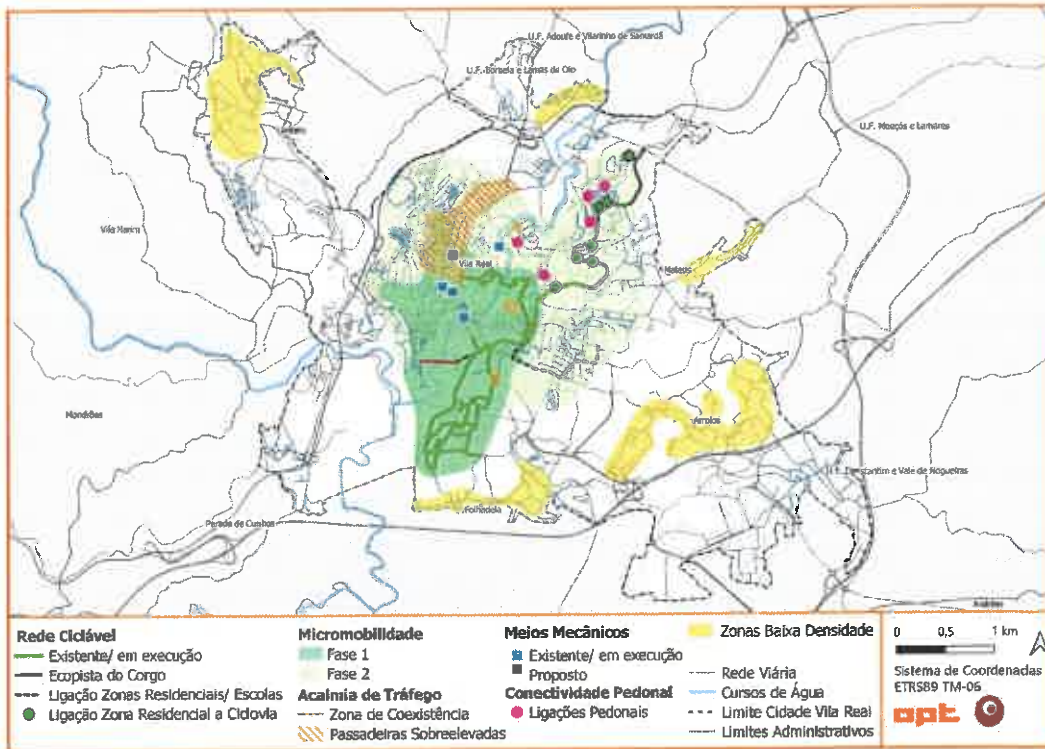


Fig. 5 Estratégia para o eixo 'Modos Ativos'

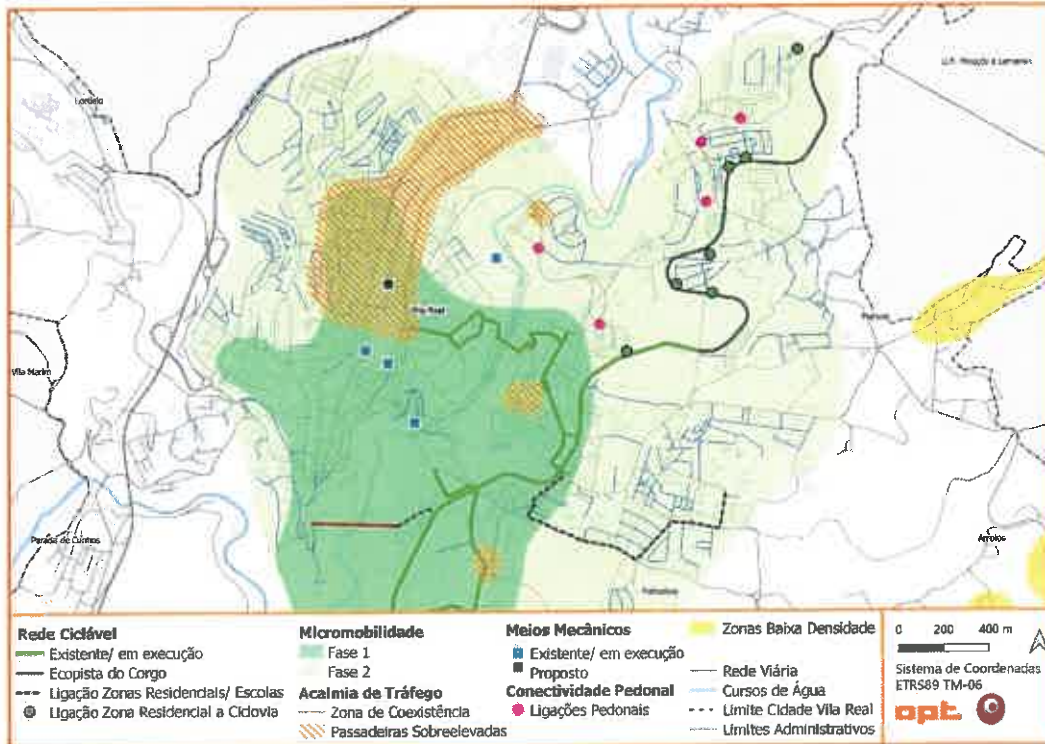


Fig. 6 Estratégia para o eixo 'Modos Ativos' – enfoque na zona central



## 2.5 Transporte Público

Para as situações onde a proximidade não é atingível através dos modos ativos, o transporte público surge como o principal protagonista. Vila Real possui, no seu território central, um conjunto de fatores indutores de uma maior robustez do sistema de transporte público. Em primeiro lugar, a concentração de população, emprego, equipamentos e serviços públicos na sua área central, gerando uma massa crítica de potenciais utilizadores. Em segundo, por via das condicionantes orográficas, a configuração da rede viária, ancorada num conjunto limitado de eixos viários estruturantes leva à sobreposição parcial de traçados e, como tal, a elevadas frequências de serviço. Fora do centro, e apesar da dispersão territorial que caracteriza parte do território da cidade, a concentração da função residencial em loteamentos relativamente compactos e a agregação do emprego em três grandes polos agregadores (o Hospital, a UTAD e a Zona Industrial de Constantim) permite a maximização da cobertura através de um número limitado de ligações. A melhoria progressiva do transporte público deve assim passar por um aumento da sua cobertura espacial, quer através do serviço regular, quer do transporte flexível, e também por mais frequências e por uma maior equidade tarifária.

De seguida encontram-se tabeladas as ações previstas no âmbito do Transporte Público.

Tab. 3 Ações propostas para o eixo 'Transporte Público'

<b>TP.01</b>	Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR
<b>TP.02</b>	Realização de um estudo para a Expansão do TPF a zonas sem oferta
<b>TP.03</b>	Realização de um estudo para identificação de possíveis corredores BUS
<b>TP.04</b>	Realização de Inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR
<b>TP.05</b>	Promoção da substituição gradual da frota dos TUVR por veículos mais eficientes
<b>TP.06</b>	Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de interesse geral
<b>TP.07</b>	Realização de um estudo para a alteração da localização das praças de Táxis
<b>TP.08</b>	Melhoria das condições de espera e acesso às paragens
<b>TP.09</b>	Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta
<b>TP.10</b>	Criação de infraestruturas de <i>Park &amp; Ride</i>
<b>TP.11</b>	Atualização da app dos Urbanos de Vila Real
<b>TP.12</b>	Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público

Os mapas seguintes refletem o âmbito espacial desta estratégia, ficando evidente a delimitação do território central, de maior oferta, o território atualmente carente de oferta e o eixo preferencial do sistema de alta capacidade, funcionando como charneira do sistema de transporte público deste território, em articulação com soluções de *Park & Ride*. Ao mesmo tempo é perceptível a abrangência do programa de intervenções necessárias na infraestrutura, nomeadamente nas paragens, de forma a garantir as condições de conforto necessárias para tornar o transporte público atrativo.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

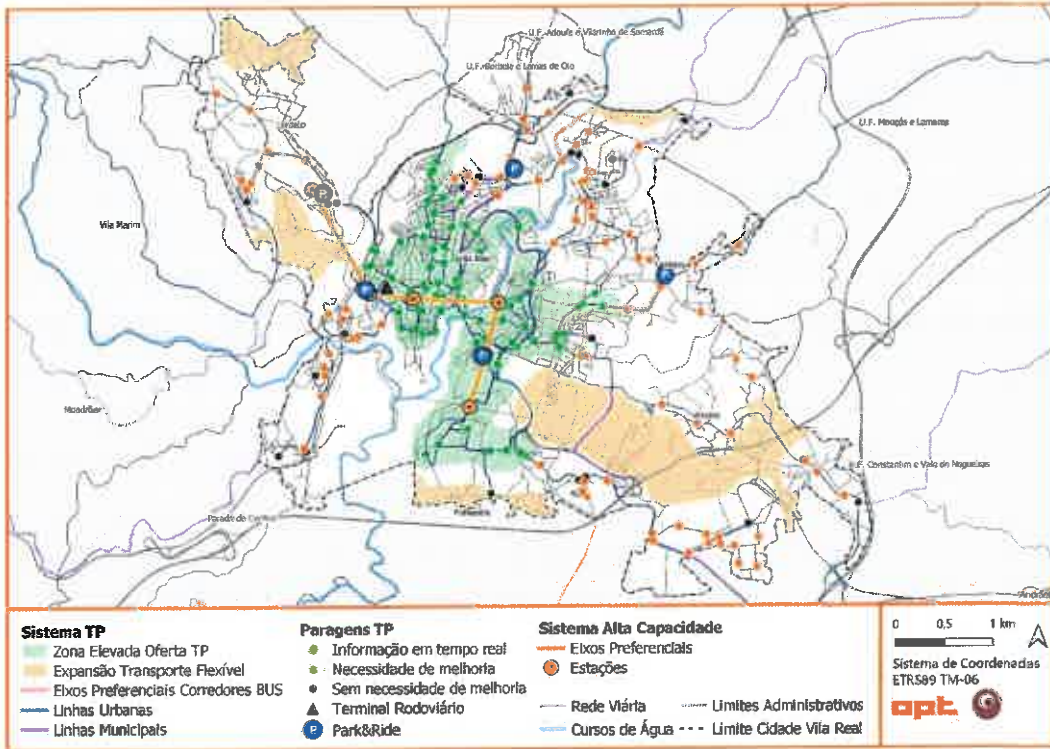


Fig. 7 Estratégia para o eixo 'Transporte Público'

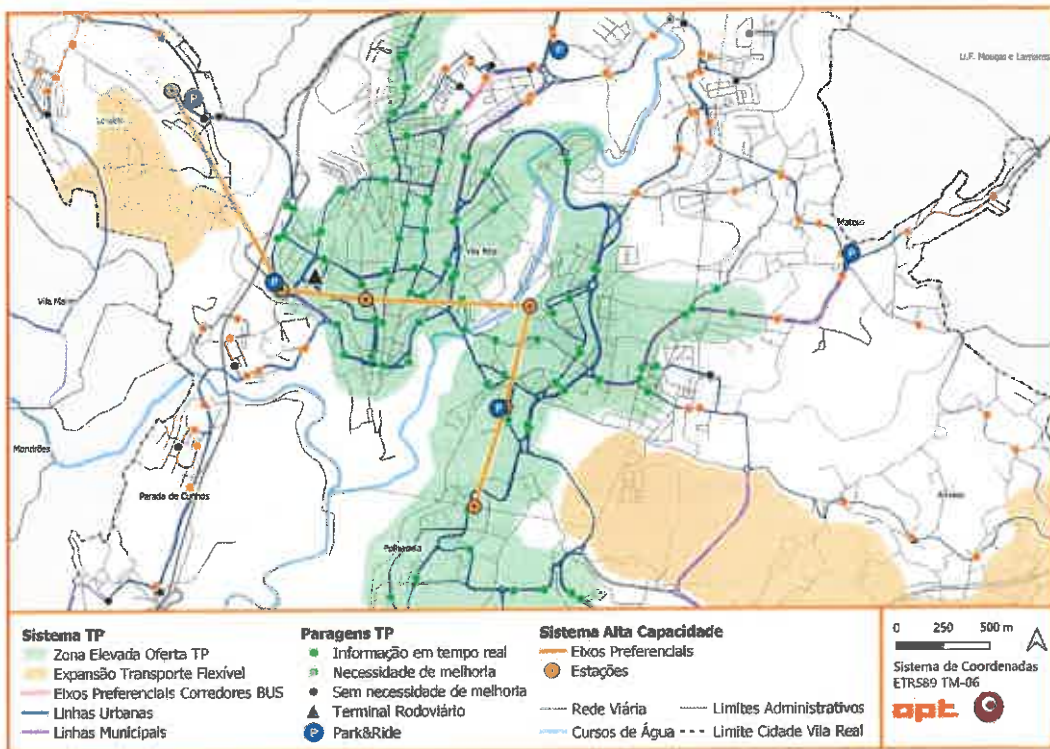


Fig. 8 Estratégia para o eixo 'Transporte Público' – enfoque na zona central



## 2.6 Circulação, Estacionamento e Logística

As limitações orográficas deste território, embora úteis para a estruturação da rede de transporte público, criando eixos de elevada oferta condicionam, seriamente, a capacidade de construir novas vias e novas travessias sobre o rio Corgo, reduzindo a conectividade entre as principais centralidades da cidade. Simultaneamente, os volumes de tráfego de atravessamento ao longo do núcleo central, com destaque para as Avenidas 1º de Maio e Carvalho Araújo, são responsáveis por elevados níveis de congestionamento, com todas as externalidades associadas. A necessidade de desviar o tráfego de atravessamento no centro da cidade é uma prioridade no curto prazo, não obstante a resistência dos automobilistas a usar vias alternativas, o que dificultará esse desiderato.

Outra das pedras basilares do controlo da utilização do automóvel passa pelo reforço de uma política de estacionamento coerente, assente na garantia da rotatividade da utilização dos lugares na rua, com uma política tarifária acessível, na defesa dos residentes sem acesso a estacionamento próprio e na fiscalização eficaz do estacionamento ilegal. Ao mesmo tempo, as operações de logística urbana, essenciais na dinâmica do comércio de rua, deverão ser regulamentadas e repensadas numa lógica de otimização de recursos. O estacionamento tem também um papel útil na potencial redução do número de veículos nas zonas mais congestionadas, através da consolidação de uma rede de parques periféricos de utilização gratuita e servidos por transporte público, e na gestão dos acessos aos estabelecimentos de ensino, através da implementação de zonas de *Kiss & Go*.

A gestão da infraestrutura viária, a longo prazo, deve passar pela reinvenção da rua, numa aposta pela equidade da distribuição mais equitativa do espaço canal. Reconhecendo a impossibilidade de compatibilizar todos os modos, esta tentativa de inversão da pirâmide hierárquica visa dar destaque aos modos mais vulneráveis, proporcionando as bases para a requalificação dos espaços públicos, o aumento da qualidade de vida dos habitantes e a revitalização da economia local do município.

A implementação de técnicas de acalmia de tráfego, com a criação de zonas 30 e de coexistência, principalmente nas zonas residenciais e de comércio tradicional, terá um papel chave no desincentivo dos excessos de velocidade, reduzindo os índices de sinistralidade ao mesmo tempo que se reforça o papel da rua como espaço de socialização, especialmente pelas crianças.

Finalmente, não poderá ser descurado o papel dos sistemas inteligentes de gestão da infraestrutura, otimizado a capacidade disponível e reduzindo a necessidade de investimentos supérfluos.

De seguida resumem-se as ações propostas neste eixo de análise.

*[Handwritten signature]*

Tab. 4 Ações propostas para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'

CI.01	Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento
CI.02	Redefinição da hierarquia e critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos
CI.03	Redefinição da política de estacionamento
CI.04	Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal
CI.05	Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados
CI.06	Realização de um estudo para a otimização da sinalização viária
CI.07	Densificação da rede viária urbana
CI.08	Construção da variante Nascente
CI.09	Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino
CI.10	Criação de regulamentação para a Logística Urbana
CI.11	Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas
CI.12	Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana
CI.13	Atualização da frota do município para veículos zero emissões
CI.14	Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos
CI.15	Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real
CI.16	Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real

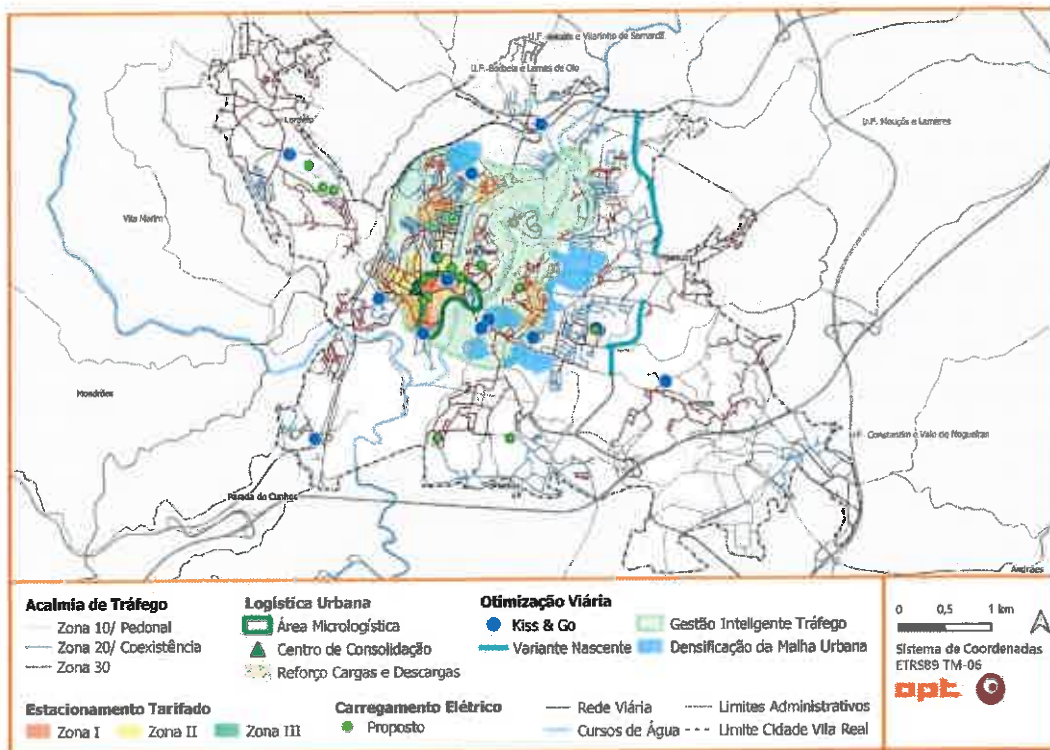


Fig. 9 Estratégia para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'

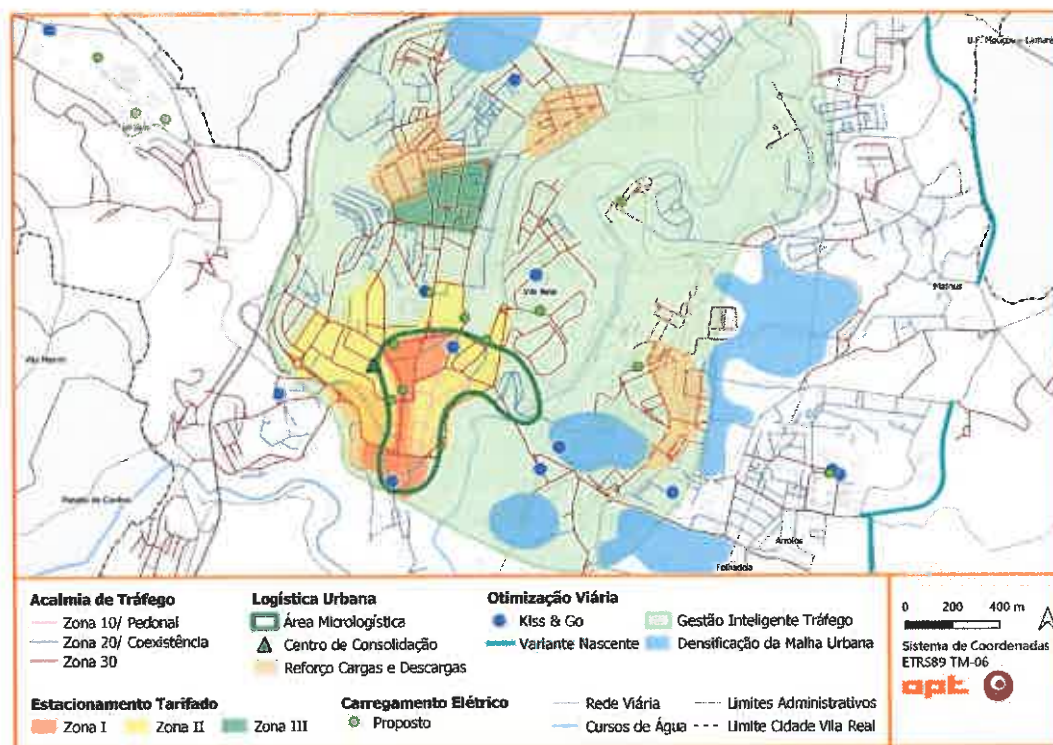


Fig. 10 Estratégia para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística' – enfoque no centro

As figuras anteriores facilitam o entendimento da estratégia desenvolvida para este eixo temático.

A abrangência das novas zonas 30 e de coexistência, que incluirão a esmagadora maioria da rede viária da cidade terão um papel fundamental na articulação harmoniosa de todos os modos de transporte, enquanto a nova variante nascente e a implementação de soluções de gestão inteligente permitirão reduzir os índices de congestionamento. Ao mesmo tempo é sinalizado o território destinado à expansão da zona de estacionamento tarifado e são identificadas as áreas chave para a otimização das operações de logística urbana, quer no reforço de lugares para cargas e descargas nos arruamentos com dinâmicas comerciais mais intensas, mas também no núcleo histórico, ancorado em soluções de micrologística.

Ainda nesta representação destaca-se a identificação de zonas alvo para a densificação da malha urbana. Localizadas próximas à cidade central, esta estratégia permitirá não só atrair mais população e emprego, ao abrir novas frentes para construção, mas também aumentar a permeabilidade da rede viária, facilitando as deslocações por modos ativos.

## 2.7 Síntese

A estratégia desenvolvida para o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade de Vila Real destaca-se pela sua abrangência temática, extravasando a temática da mobilidade urbana e procurando atuar sobre alguns dos principais fatores que influenciam a escolha modal da população. Por essa razão, um número restrito de ações possui um carácter transversal, atuando diretamente sobre todos os objetivos centrais e estratégicos. Tal é o caso da ação destinada à redefinição do sistema de centralidades urbanas, que terá um papel fundamental na redefinição do sistema urbano e, por consequência, do sistema de mobilidade. No entanto, a maioria das ações da temática da ocupação urbana destinam-se a atuar principalmente sobre o primeiro objetivo estratégico, remetendo a atuação direta sobre cada um dos modos de transporte para as ações das temáticas respetivas.

A tabela seguinte detalha a articulação de cada uma das 52 ações com os objetivos centrais e estratégicos. Do universo de ações preconizadas, apenas três não estão relacionadas com o segundo objetivo central e dezoito atuam diretamente sobre ambos, o que reforça a complexidade da estratégia desenvolvida.

Seis das ações na temática dos modos ativos surgem com o potencial de intervir, direta ou indiretamente, nos desígnios definidos para os restantes modos. Tal é o caso das ações focadas no reforço da conectividade pedonal, aproximando a população do transporte público, ou aquelas destinadas à promoção da bicicleta, à humanização das ruas e à acalmia de tráfego, reduzindo o protagonismo do automóvel.

No que respeita ao transporte público, o carácter de transversalidade é menos intenso, resumindo-se às ações de criação de corredores BUS e à promoção da elaboração de planos de mobilidade para equipamentos.

Finalmente, quanto à temática da Circulação, Estacionamento e Logística, a redefinição da hierarquia da infraestrutura apresenta um carácter estruturante, atuando potencialmente sobre todos os modos de transporte. A promoção da densificação da rede urbana e a restrição da circulação a veículos pesados são duas das componentes da estratégia com um cariz transversal.



Tab. 5 Articulação das ações com os objetivos

Ações		<p>PROMOVER A CIDADE DE PROXIMIDADE BASEADA EM PRINCÍPIOS DE DENSIFICAÇÃO E DE AUMENTO DOS NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE LOCAL</p> <p>ORIENTAR A EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE COM VISTA A UM REEQUILÍBRIO PROGRESSIVO DOS MODOS DE TRANSPORTE</p> <p>Reformular os padrões de desenvolvimento territorial promovendo a acessibilidade local</p> <p>Promover a utilização dos modos ativos através do aumento dos níveis de conforto e segurança</p> <p>Melhorar a atratividade do transporte público, tornando-o mais abrangente, justo e fácil de usar</p> <p>Promover a gestão eficiente da infraestrutura viária, reduzindo o protagonismo do automóvel e humanizando o espaço da rua</p>					
		OC1	OC2	OE1	OE2	OE3	OE4
Ocupação Urbana	OU.01	X		X			
	OU.02	X	X	X			
	OU.03	X	X	X			X
	OU.04	X	X		X	X	X
	OU.05	X	X	X	X	X	X
Modos Ativos	MA.01		X		X		
	MA.02		X		X		X
	MA.03		X		X		
	MA.04	X	X		X		
	MA.05	X	X		X		
	MA.06	X	X		X		
	MA.07	X	X		X		
	MA.08	X	X		X		
	MA.09		X		X		X
	MA.10	X	X		X		
	MA.11	X	X		X		X
	MA.12		X		X		
	MA.13	X	X		X		X
	MA.14	X	X		X		X
	MA.15	X	X		X		X
	MA.16	X	X		X		X
	MA.17		X		X		
Transporte Público	TP.01	X	X			X	
	TP.02	X	X			X	
	TP.03		X			X	X
	TP.04		X			X	
	TP.05		X			X	
	TP.06		X		X	X	
	TP.07		X			X	
	TP.08		X			X	
	TP.09		X			X	
	TP.10		X			X	
	TP.11		X			X	
	TP.12		X			X	
Circulação, Estacionamento e Logística	CI.01		X				X
	CI.02		X		X	X	X
	CI.03		X				X
	CI.04		X				X
	CI.05		X		X		X
	CI.06		X				X
	CI.07	X	X	X	X		X
	CI.08		X				X
	CI.09		X				X
	CI.10		X				X
	CI.11		X				X
	CI.12		X				X
	CI.13		X				
	CI.14		X				
	CI.15		X				X
	CI.16		X				X



### 3. Sessões de participação

#### 3.1 Organização e Objetivos

Após o sucesso da primeira sessão que reuniu as principais entidades do município e onde foram debatidos os pontos chave do diagnóstico realizado pela equipa técnica, foi realizada uma segunda sessão, desta vez orientada para a discussão da estratégia.

Apesar de o processo de diagnóstico e, por consequência, o plano de ação se estruturar em quatro temas: ocupação urbana, modos ativos, transporte público e circulação, estacionamento e logística, entendeu-se que o primeiro, pela sua natureza conceptual, não originaria uma discussão tão frutífera quanto os restantes, pelo que apenas foram distribuídos os participantes pelos últimos três temas.



Fig. 11 Temas em discussão nos grupos de trabalho

Para auxiliar os diferentes grupos de trabalho foram produzidos vários elementos gráficos, sobre a forma de mapas, transpondo os principais elementos da estratégia para o formato físico. Estes mapas, impressos em grande formato, foram dispostos em cada uma das mesas dos grupos de trabalho, possibilitando aos participantes a oportunidade de escrever sobre os mesmos. Em cada grupo de trabalho estiveram presentes membros da equipa técnica, com o objetivo de esclarecer qualquer dúvida dos presentes na interpretação da estratégia e, ao mesmo tempo, para coordenar a discussão.

De seguida apresentam-se registos das imagens captadas na segunda sessão de participação pública que decorreu a 9 de fevereiro.



Fig. 12 Grupos de trabalho

Foi entregue uma ficha de participante a solicitar dados como o nome, emprego (função/cargo), qual a relação com a cidade de Vila Real (podendo assinalar-se se vivia, trabalhava ou ambos) e por quanto tempo estava ligado à cidade, bem como o email para envio posterior das notas e conclusões retiradas desta sessão. Esta ficha formulário respeitou toda a regulamentação do Regulamento Geral de Proteção de Dados em vigor.

A todos os participantes foi fornecida uma ficha com a listagem de todas as ações propostas para a temática em discussão. Esta teve como objetivo auscultar os presentes quanto ao grau de concordância e pertinência de cada ação. O grau de concordância foi analisado com a aplicação de uma escala de Likert de 5 níveis (entre discordo totalmente a concordo totalmente), enquanto a pertinência foi avaliada segundo três níveis (adiável, importante e urgente).

Terminadas as sessões de discussão temáticas, os participantes reuniram-se novamente no auditório onde foram apresentadas as principais conclusões ao grande grupo. Na temática dos modos ativos o Arq. Avelino Oliveira apresentou os principais pontos da discussão, onde se verificou que a temática da micromobilidade teve protagonismo. A melhoria das condições de acessibilidade pedonal e atravessamento de peões na rede viária, bem como a extensão da rede ciclável, a criação de uma nova ponte pedonal, novos meios mecânicos para transposição de declives e a reconversão de ruas em zonas 30 ou de coexistência foram alguns dos assuntos mais discutidos.



Fig. 13 Apresentação das conclusões dos grupos de trabalho

Na apresentação do tema da circulação, estacionamento e logística, o Arq. Jorge Toscano e o Eng. Miguel Lopes destacaram a importância dada ao combate ao estacionamento ilegal e os constrangimentos criados pelo acesso aos estabelecimentos de ensino. Os participantes reconheceram também a necessidade de procurar formas de reduzir o congestionamento nos principais pontos de estrangulamento, bem como a criação da nova variante nascente.

Na última temática apresentada, transporte público, a Eng<sup>a</sup> Sandra Vasconcelos Lameiras mencionou a importância de melhorar a fiabilidade do serviço dos TUVR, a implementação de um tarifário mais acessível e a disponibilização de informação ao público mais eficiente. Ao longo da discussão sobre esta temática os participantes identificaram a necessidade de correções pontuais no traçado e nos horários de algumas linhas.

A sessão de encerramento foi realizada pelo Senhor Vereador das Acessibilidades, Mobilidade e Transportes, Eng. Adriano Sousa, que sintetizou a estratégia em curso no Município no âmbito da mobilidade sustentável, dando ênfase a vários projetos já em curso, agradecendo por fim à equipa técnica do município e da OPT/Oval todo o trabalho desenvolvido em conjunto até à data, destacando o agradecimento aos participantes pelos contributos dados nas sessões de participação.

### 3.2 Caracterização dos participantes

Esta Sessão de Participação Pública contou com a presença de 31 participantes, dos quais cerca de dois terços trabalham e vivem no município e, como tal, são mais impactados por quaisquer medidas de gestão de mobilidade. Seguidamente, Residem em Vila Real, mas trabalham noutro concelho 19% dos participantes e inversamente, 16% dos participantes deslocam-se diariamente para Vila Real, retornando para o concelho de residência ao final do dia.

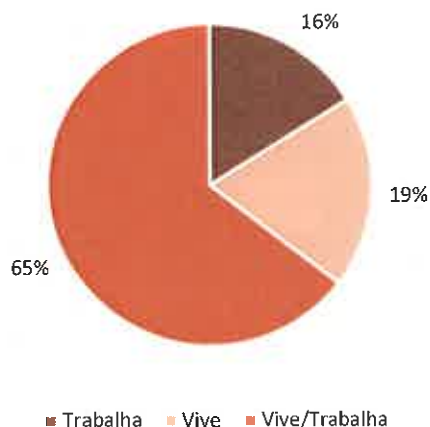


Fig. 14 Perfil do relacionamento dos participantes com Vila Real

A esmagadora maioria dos participantes (78%) apresenta uma relação de antiguidade com Vila Real com mais de 20 anos, o que significa, necessariamente, uma relação de pertença mais forte e um maior conhecimento sobre os principais problemas de Vila Real. Apenas 3% dos participantes tem uma relação com Vila Real com menos de 1 ano. É possível encontrar um paralelo entre a duração desta relação e a residência no concelho.

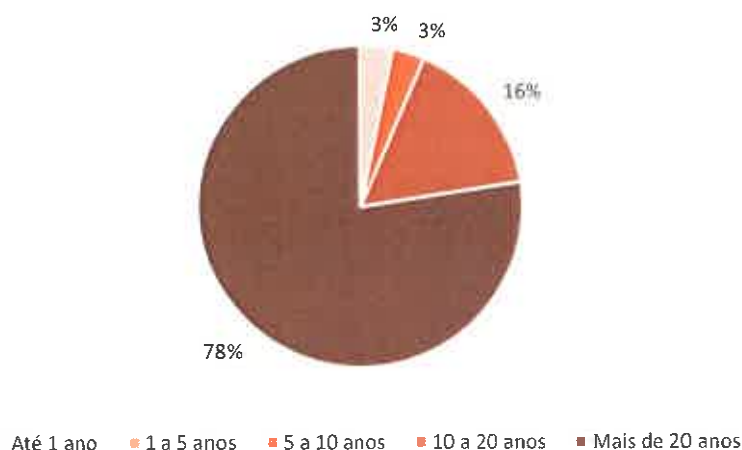


Fig. 15 Antiguidade do relacionamento dos participantes com Vila Real

*[Handwritten signature]*

### 3.3 Reflexão sobre os contributos

O preenchimento das fichas de avaliação temáticas pelos presentes permitiu não só sumarizar as principais linhas de tendência de aceitação por parte dos participantes, mas também identificar possíveis pontos a corrigir, quer no âmbito de ações individuais quer nos pontos centrais da estratégia. Nesta secção são apresentados não só estes resultados, mas também os diferentes contributos provenientes da discussão dos grupos de trabalho.

#### 3.3.1 Modos ativos

Segue-se a apresentação dos resultados para o primeiro grupo temático, destinado aos modos ativos.

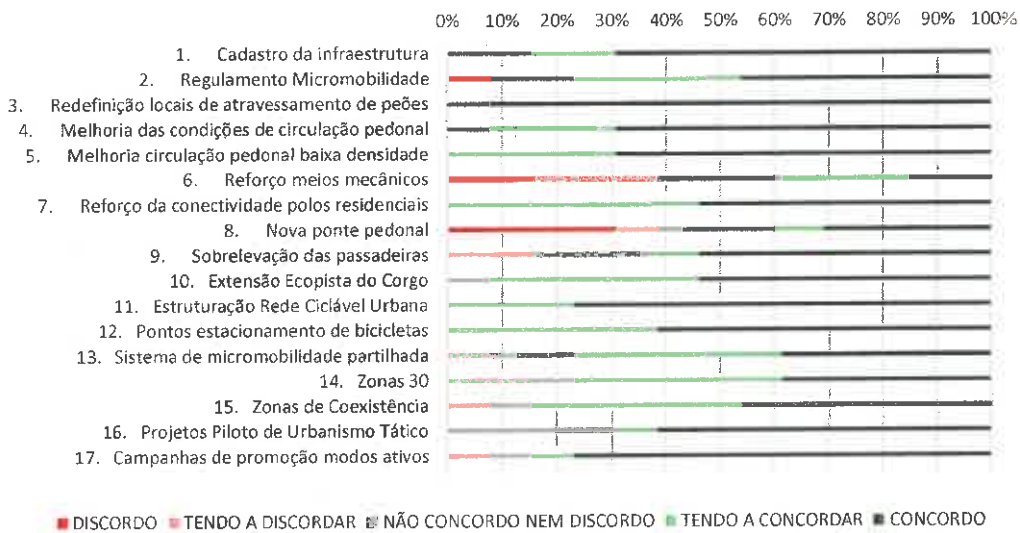


Fig. 16 Grau de concordância com as ações do eixo 'modos ativos'

Os resultados ilustram que, apesar do panorama globalmente positivo, a melhoria das condições estruturais para a circulação a pé e em bicicleta está no topo das preocupações da população. Destaca-se assim a estruturação de uma rede ciclável urbana, com os correspondentes pontos para estacionamento de bicicletas, principalmente nos estabelecimentos de ensino, a melhoria das condições de circulação pedonal no centro da cidade, o reforço da conectividade pedonal aos polos residenciais e a melhoria de circulação pedonal nos territórios de baixa densidade, todas com taxas de concordância acima dos 90%. Para tal, foi referida a necessidade da limpeza dos passeios da vegetação intrusiva, tendo sido dado o exemplo da Av. Aureliano Barrigas, a garantia da manutenção de percursos pedonais acessíveis e a tentativa da conciliação desses mesmos percursos com parques, praças verdes ou jardins. Quanto aos locais de atravessamento de peões, como um dos pontos importantes da discussão, destacou-se a necessidade de avaliar não só a localização das passadeiras, mas também o tipo de piso das mesmas, uma vez que certas configurações podem constituir-se como armadilhas para aqueles com mobilidade reduzida ou mais distraídos.



Apesar da existência de algumas opiniões contrárias, é importante referir também que a necessidade de realizar campanhas de promoção dos modos ativos junto da população escolar reuniu bastante suporte.

Inversamente, as maiores críticas surgiram na ação focada no reforço dos meios mecânicos e na proposta sobre a nova ponte pedonal, esta última a ser criticada por aproximadamente 40% dos presentes, demonstrando preocupações não pela sua importância, mas pelos elevados custos, de construção e manutenção, associados a estes equipamentos.

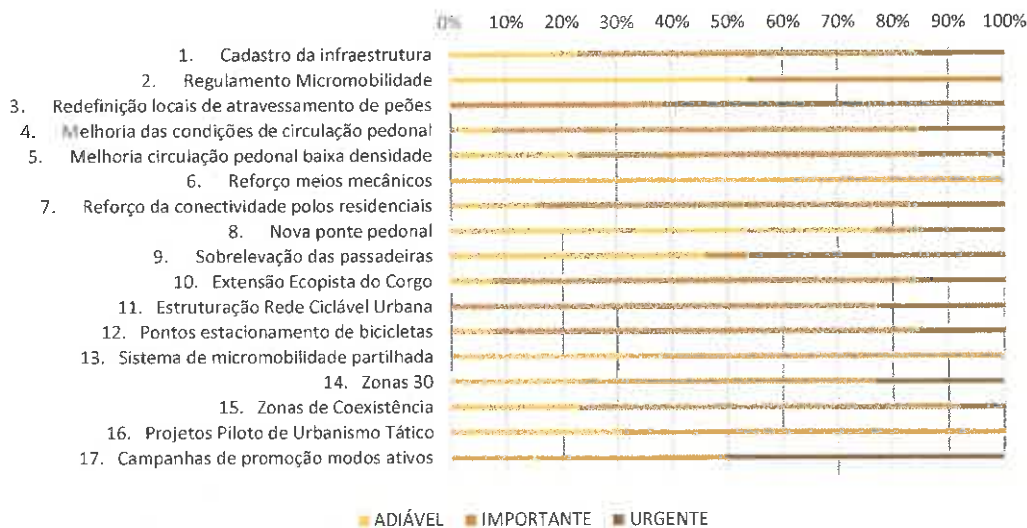


Fig. 17 Hierarquização das ações do eixo 'modos ativos'

Ao analisar a hierarquização das ações é possível tecer um conjunto de considerações adicionais. A prioridade passa pelo aumento dos índices de segurança dos peões, através da redefinição dos locais de atravessamento e pela sobrelevação das passadeiras. Em simultâneo, é também visto como urgente a realização de campanhas de promoção dos modos ativos. Inversamente, as ações à primeira vista mais onerosas são aquelas que foram consideradas como mais facilmente adiáveis, como é o caso dos meios mecânicos e da nova ponte. Surpreendentemente, apesar das preocupações da população sobre um possível excesso de trotinetes e de bicicletas partilhadas, a criação de um regulamento de micromobilidade, essencial para disciplinar a sua operação e minimizar os impactos negativos, é vista como menos prioritária. É importante referir que entre a realização desta sessão e a elaboração deste relatório deu-se início à operação do sistema de micromobilidade partilhada no município. Por essa razão, nesta sessão foi apresentada a hipótese da entrada em funcionamento de um sistema dessa natureza, enquanto na versão final da estratégia é defendido o planeamento da sua expansão.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

### 3.3.2 Transporte Público

A análise que se segue diz respeito à interpretação dos resultados do grupo de discussão do transporte público.

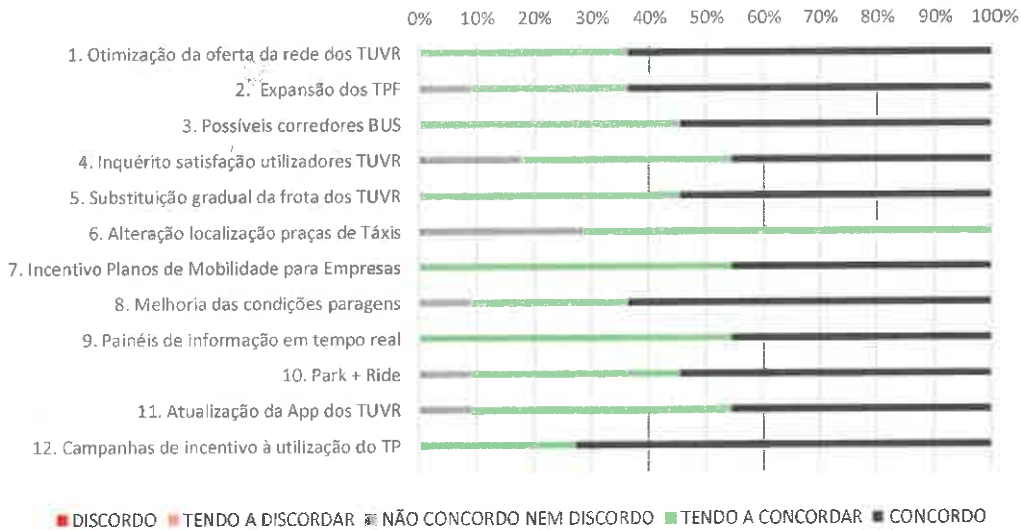


Fig. 18 Grau de concordância com as ações do eixo 'transporte público'

Passando para o transporte público, o grau de aceitação dos presentes foi superior à da temática anterior, não se registando quaisquer respostas de discórdia total ou tendencial. A proposta de alteração de localização das praças de táxi foi aquela que gerou menos entusiasmo, com cerca de 30% dos participantes a demonstrar alguma indiferença quanto à sua relevância. Destacaram-se pela positiva as ações focadas na otimização da oferta dos TUVR, na expansão do TPF, na melhoria das condições nas paragens e na realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público, principalmente nas escolas, sendo esta aquela com maior nível global de concordância. A criação de campanhas de acompanhamento dos estudantes nos autocarros pode ser uma medida incentivadora e segura para aumentar a utilização por parte dos mais jovens nas viagens casa-escola.

Durante a discussão foi referida a necessidade da rede dos TUVR ser mais "intuitiva e descomplicada", disponibilizando acesso a um preço acessível e com tempos de viagem planeados a serem cumpridos. Foi ainda referida a necessidade da informação ao passageiro poder ser alvo de melhorias, principalmente na central rodoviária, com a disponibilização das próximas partidas num LCD de grandes dimensões, mas também nas paragens. Mais especificamente foi discutida a possibilidade de prolongar a linha 2 às Flores e a redução no número de variantes na linha 3. Foi, por último, sugerida a criação de um corredor BUS na Avenida Europa, na ligação entre as Boxes, passando pelas Piscinas de Codessais, chegando à rotunda da MCoutinho e Alameda de Grasse.

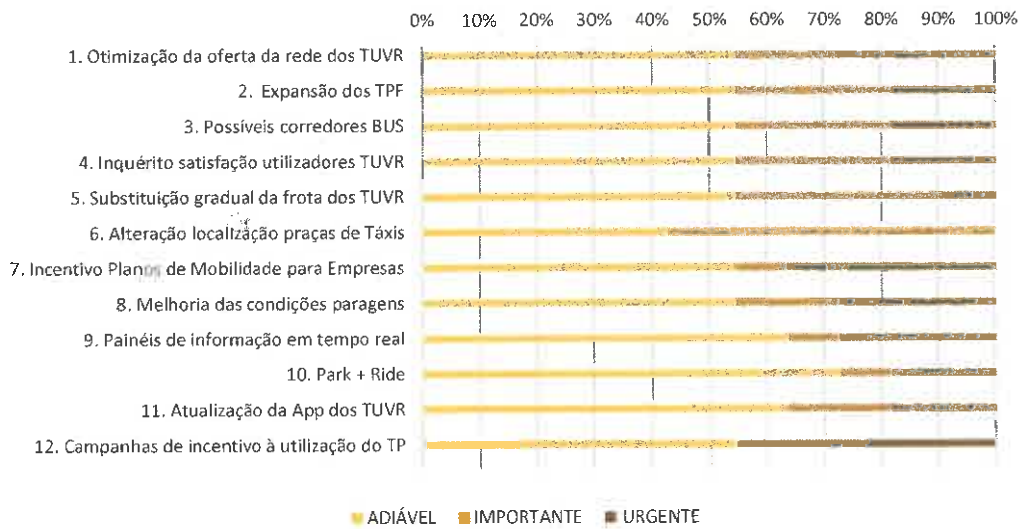


Fig. 19 Hierarquização das ações do eixo 'Transporte Público'

A priorização das ações focadas no transporte público destacou intervenções físicas como a urgência de melhorar as condições de espera nas paragens, mas também iniciativas de sensibilização e de incentivo à utilização deste modo de transporte ou de criação de Planos de Mobilidade para Empresas. Já a ação que preconiza a criação de parques dissuasores foi entendida como sendo a mais adiável neste momento.

### 3.3.3 Circulação, Estacionamento e Logística

Segue-se, por último, a análise aos resultados do grupo temático focado na circulação, estacionamento e logística.

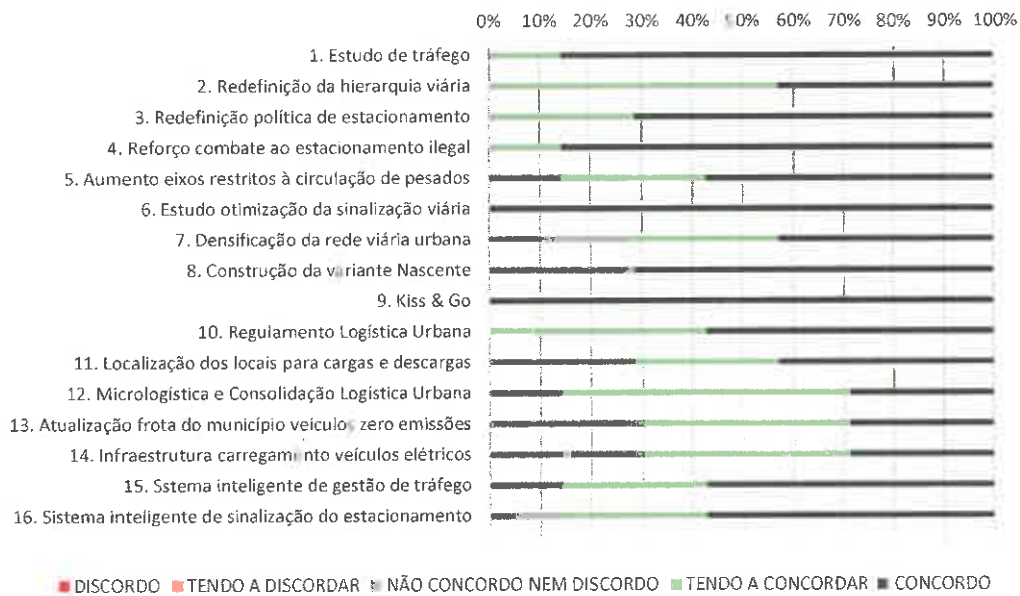


Fig. 20 Grau de concordância com as ações do eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'

Similarmente ao grupo anterior, não se registaram quaisquer opiniões contrárias quanto à pertinência das diferentes ações para a concretização da estratégia. A discussão nesta temática gravitou, essencialmente, sobre o estacionamento e o congestionamento, o que se reflete no elevado grau de concordância com as ações, como por exemplo a realização de um estudo de tráfego, o reforço do combate ao estacionamento ilegal, a realização de um estudo para a otimização da sinalização viária e a implementação de *Kiss & Go* em todos os estabelecimentos de ensino. Estas ações apresentaram graus de concordância pleno de 90% ou mais.

A criação de espaços para tomada e largada de alunos não é, no entanto, na opinião dos presentes, suficiente, pelo que defenderam que devem ser realizados esforços para que, através da fiscalização, os mesmos sejam usados corretamente e não como mais espaço para estacionamento de longa duração. Outros temas por norma mais polémicos como o aumento da área de estacionamento tarifado foram, em grande medida, aceites desde que permitam a rotação de estacionamento em zonas com maior pressão.

As ações focadas na eletrificação da frota do município e na expansão da rede para carregamento de veículos elétricos surgem como aquelas com menor grau de concordância, com apenas 30% dos participantes a defender essas medidas de forma veemente.

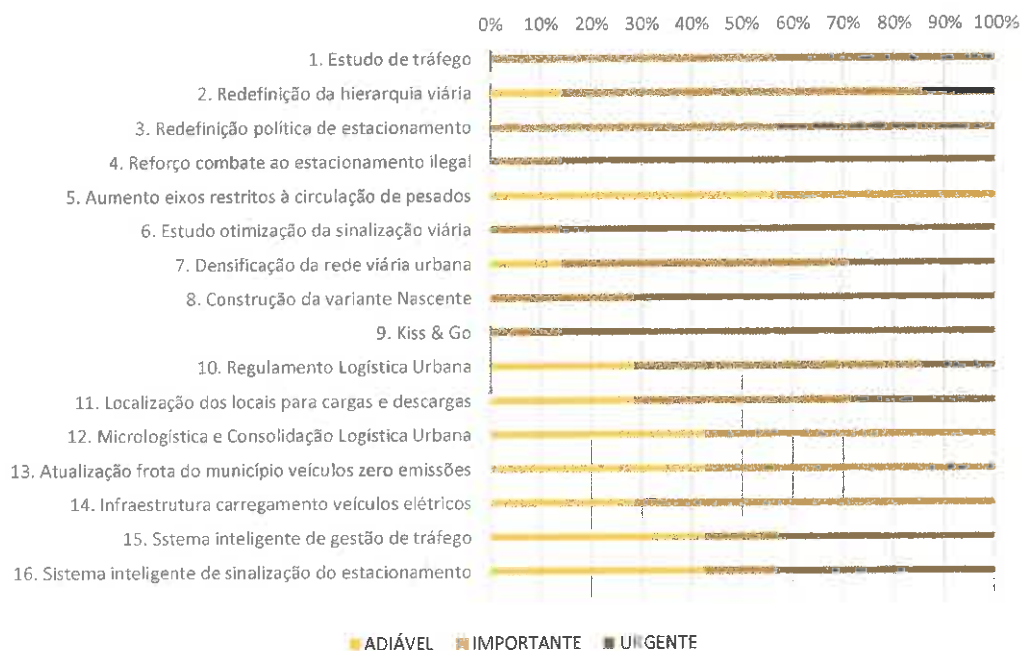


Fig. 21 Hierarquização das ações do eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'

A hierarquização das medidas reforça a importância atribuída às questões do congestionamento e do estacionamento, com a elaboração do estudo de tráfego, o combate ao estacionamento ilegal, a otimização da rede viária, a construção da variante nascente e o reforço da infraestrutura de *Kiss & Go*, como as ações mais urgentes. Por outro lado, o reforço das restrições à circulação de pesados foi vista como a ação mais facilmente adiável.

## 4. Cenários de Evolução

### 4.1 Introdução

A criação de diferentes cenários de evolução, focando as dinâmicas demográficas, económicas e de mobilidade, é fundamental para prever o possível impacto das ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. A escolha modal da população resulta de uma cadeia complexa de fatores macroeconómicos, políticas urbanas e de motivações individuais. Sabendo que prever com exatidão a evolução do comportamento do sistema de mobilidade é uma tarefa com especial dificuldade, desenvolveram-se três cenários prospetivos considerando as principais temáticas com impacto no setor da mobilidade e transportes.

- **Cenário Pessimista:** traduz-se no agravamento do declínio demográfico, alinhado com dinâmicas económicas desfavoráveis e na intensificação das tendências recentes de evolução modal.
- **Cenário Tendencial:** traduz-se numa redução das dinâmicas de perda demográfica, alinhadas com as previsões atuais de recuperação económica, e na adoção de algumas estratégias, por parte do poder executivo, com vista à melhoria da sustentabilidade do sistema de mobilidade.
- **Cenário Otimista:** traduz-se na inversão completa da redução demográfica, articulada por uma conjuntura macroeconómica favorável e numa forte aposta numa estratégia disruptiva com vista à alteração profunda do comportamento do sistema de mobilidade.

### 4.2 Cenário Pessimista

Começando com a previsão para a evolução do modelo territorial, embora a evolução da mancha urbanizada se encontre limitada por via da existência do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real, os territórios periféricos, com níveis de acessibilidade reduzidos, continuam a reunir a preferência para a nova construção residencial.

As projeções demográficas para este cenário têm como base as projeções de população do Instituto Nacional de Estatística para o período 2015-2080 para o cenário baixo (INE, 2017). Segundo estas projeções, a região Norte intensificará a perda populacional, registando-se uma redução de 3% em 2028 (5 anos após a entrada em vigor do PMUS) face a 2021 e de 6,5% em 2033 (10 anos após a entrada em vigor deste plano). O município de Vila Real deverá acompanhar esta tendência, prevendo-se uma redução de cerca de 3 mil habitantes entre os anos de 2023 e de 2033.

Tab. 6 Previsão da evolução da população – cenário pessimista

	Norte	Vila Real	% variação
	População residente		face a 2021
<b>2021</b>	3 566 567	49 571	
<b>2023</b>	3 552 860	49 380	-0,4%
<b>2028</b>	3 457 989	48 062	-3,0%
<b>2033</b>	3 333 600	46 333	-6,5%



Neste cenário prevê-se níveis de crescimento económico residuais, limitando seriamente a disponibilidade de verbas para a execução das ações. Perante esta situação, a região de Trás de Montes reforçará a sua fragilidade económica no contexto nacional, com impactos nas mais diversas áreas, desde a atração de investimento e emprego ou na capacidade de atração de famílias.

Perante a inexistência de soluções de mobilidade alternativas competitivas ao automóvel, a solução para resolver os problemas ambientais inerentes à mobilidade será alcançada com recurso à substituição gradual dos veículos a combustão interna, por veículos movidos a eletricidade. Isto significa que o uso do transporte público será, progressivamente, inferior, com claros prejuízos para a sustentabilidade financeira da operação dos Urbanos de Vila Real e, paralelamente, as deslocações a pé e em bicicleta tornar-se-ão um nicho, mesmo em deslocações de curta distância.

Tal levaria ao aumento progressivo da repartição modal do automóvel nos movimentos pendulares da população. Estimando-se que, em 2033, o automóvel representaria cerca de 80% das deslocações diárias da população de Vila Real, aproximando o sistema viário do ponto de rotura. Ao mesmo tempo, estimar-se-ia uma redução das quotas do transporte público e do modo pedonal em cerca de 2,5% cada.

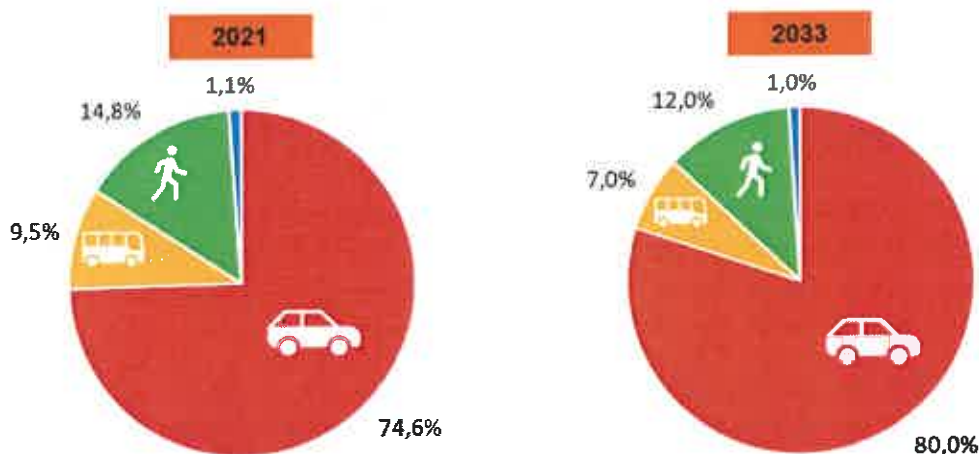


Fig. 22 Evolução estimada da repartição modal – cenário pessimista

### 4.3 Cenário Tendencial

Para este cenário perspectiva-se, em primeiro lugar, a execução dos princípios chave do plano de urbanização, com a criação de novas centralidades locais, a contenção dos perímetros urbanos e a consolidação das áreas urbanizadas. Este modelo territorial, estruturado a partir da interpretação da macroestrutura do sistema de uso do solo e da relação entre os diferentes setores do território, permitirá criar as bases para a reformulação do sistema de mobilidade.

As projeções de população apontam para uma redução mais ligeira (3,1%) a 10 anos, acompanhando, de forma genérica, as previsões para o restante território nacional. No ano de

2033, 10 anos após a entrada em vigor do PMUS, estima-se uma contração demográfica de aproximadamente 2 mil habitantes. Tal significa que, mesmo num cenário tendencial, a expansão da área de ocupação urbana que guiou a ampliação da área de ocupação urbana nas últimas décadas não se adequa às dinâmicas populacionais estimadas.

Tab. 7 Previsão da evolução da população – cenário tendencial

	Norte	Vila Real	% variação face a 2021
	População residente		
<b>2021</b>	3 566 567	49 571	
<b>2023</b>	3 584 018	49 814	0,5%
<b>2028</b>	3 539 048	49 189	-0,8%
<b>2033</b>	3 454 951	48 020	-3,1%

A transferência de competências, meios técnicos e financeiros, da Administração Central para a Local aumentará os níveis de autonomia do município, possibilitando a atuação direta sobre algumas das principais lacunas do sistema de mobilidade.

Assim, no que respeita à evolução do sistema de mobilidade, a continuidade da estratégia recente de requalificação do espaço público na cidade central, iniciada pelo PEDU, permitirá uma melhoria progressiva das condições de circulação pedonal, reforçando o caráter inclusivo do território. O envelope financeiro disponível possibilitará, o reforço do programa de apoio à redução tarifária do transporte público e a expansão do sistema de transporte a pedido, reduzindo as assimetrias existentes no acesso ao transporte público, bem como a execução de pequenas intervenções na infraestrutura existente, melhorando pontualmente as condições de conforto nas paragens e homogeneizando os níveis de informação ao público. Tal permitirá um reforço, ainda que ligeiro, da utilização do transporte público. No entanto, dadas as condições impostas pelo caderno de encargos da concessão dos TUVR, e o tempo de duração deste contrato, as alterações mais importantes, com vista à reestruturação da operação serão executadas de forma gradual e não com a urgência que se justificaria.

Ao mesmo tempo, o reforço das medidas de acalmia de tráfego, principalmente nas zonas residenciais e na proximidade a estabelecimentos de ensino, possibilitará a utilização da bicicleta em trajetos que atualmente se revelam impossíveis. Já as medidas destinadas ao combate ao uso excessivo do automóvel atuarão, principalmente, sobre a gestão do estacionamento, a correção pontual dos constrangimentos causados pelo excesso de veículos e o reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos.

Assim, embora o panorama dite uma melhoria face à situação registada em 2022, o cenário tendencial indica que não se retomarão os padrões de mobilidade de 2011, onde o uso do automóvel se cifrava em 71%.

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

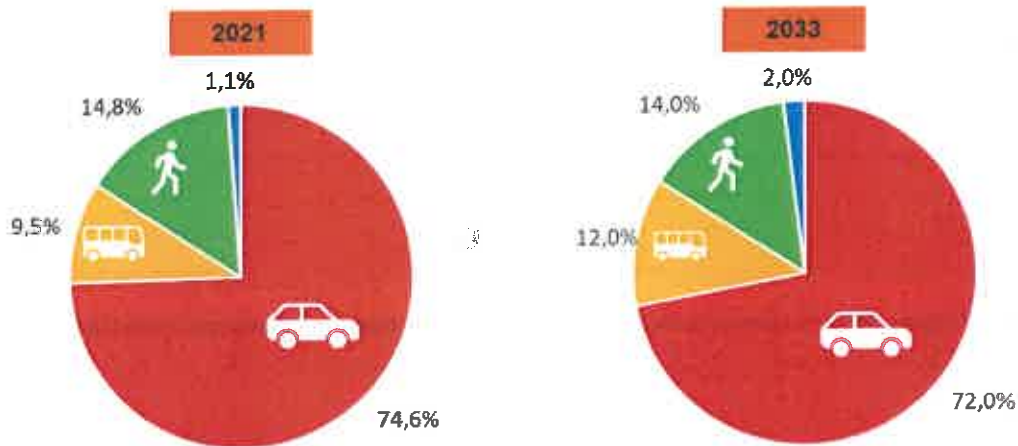


Fig. 23 Evolução estimada da repartição modal – cenário tendencial

#### 4.4 Cenário Otimista

O cenário otimista, como o nome indica, baseia-se numa combinação de tendências favoráveis ao cumprimento dos desígnios deste PMUS. O sistema territorial definido no PU será complementado com as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, colocando efetivamente um travão à expansão urbana em territórios de baixa densidade e, simultaneamente, a um reforço do carácter de proximidade dos territórios mais centrais. A perspetiva de crescimento populacional, ainda que positiva, é residual (0,2%). De referir que os cenários de projeção de população desenvolvidos pelo INE não contabilizam o impacto das migrações, pelo que se pode assumir que os mesmos representam, em baixa, um possível crescimento demográfico.

Tab. 8 Previsão da evolução da população – cenário otimista

	Norte	Vila Real	% variação face a 2021
	População residente		
<b>2021</b>	3 566 567	49 571	
<b>2023</b>	46 042	50 211	1,3%
<b>2028</b>	3 617 112	50 274	1,4%
<b>2033</b>	3 574 650	49 683	0,2%

A criação de um sistema urbano polinucleado, baseado no conceito de proximidade, promoverá a densificação das zonas com maiores níveis de consolidação e o reforço da urbanidade dos territórios da primeira coroa periférica. A estruturação do sistema urbano mediante o reforço dos índices de acessibilidade pedonal e por modos ativos, promoverá, simultaneamente, a criação de ambientes urbanos multimodais, tornando mais atrativos, por via da redução da distância e tempo de deslocação, as viagens em modos ativos e em transporte público.

A descentralização total das competências da Administração Central para a Local, destacando-se a transição da gestão da infraestrutura viária, combinada com um reforço das verbas para a promoção da mobilidade sustentável, garantirá os recursos necessários para a execução integral

da nova estratégia de mobilidade. Estas medidas criarão condições propícias para a fixação de população e emprego nos limites da cidade de Vila Real.

Assim, prevê-se um conjunto de investimentos significativos na melhoria das condições de conforto e segurança da circulação a pé, mas também em bicicleta, criando alternativas viáveis para as deslocações urbanas de curta e média distância. A reformulação integral da rede dos TUVR, respondendo às necessidades da população e empresas, e articulada com as especificidades do território, levará a uma adesão considerável a este modo de transporte.

Tal apenas será possível com a perda gradual de competitividade do automóvel, atingida através de uma gestão mais eficiente da infraestrutura viária que reequilibre a hierarquia entre os diferentes modos de transporte. A criação de uma rede viária altamente focada em zonas 30 e de coexistência, articulada com uma política de gestão de estacionamento eficiente, permitirá também reduzir os inúmeros conflitos atualmente existentes, levando à redução nos índices de sinistralidade e à criação de um espaço urbano mais agradável e convidativo.

Estas medidas terão como consequência uma redução notável na utilização do automóvel nas deslocações diárias da população. Embora ainda longe de se atingir um verdadeiro estado de equilíbrio na utilização dos diferentes modos, é inegável que esta previsão representa uma verdadeira disrupção na evolução dos padrões de mobilidade registados ao longo das últimas décadas.

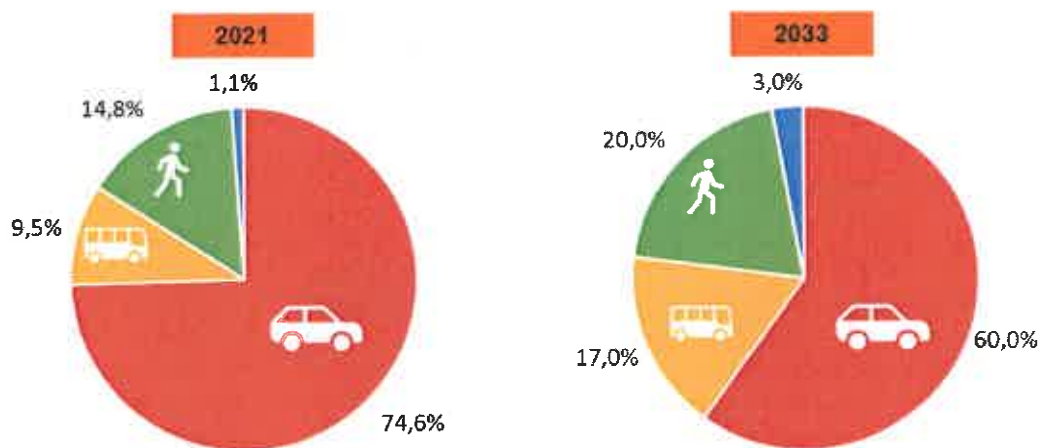


Fig. 24 Evolução estimada da repartição modal – cenário otimista

## 5. Próximos passos

Ao longo desta fase foram desenvolvidas as linhas gerais da estratégia desenvolvida para o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade de Vila Real. As ações que a compõem partiram da exploração das principais limitações e potencialidades do território identificadas na fase anterior deste estudo, e foram construídas pela equipa técnica tendo em conta as melhores práticas de gestão da mobilidade.

Os resultados da sessão de participação pública, onde ficou demonstrada a validação das diferentes ações e a sua importância para a melhoria do sistema de mobilidade deste território, são o melhor reconhecimento do trabalho desenvolvido.

A fase que se segue na elaboração deste PMUS destina-se a detalhar o programa de ação, estabelecendo, para cada uma das propostas formuladas, o seu âmbito espacial, o seu faseamento, as entidades responsáveis, a estimativa de custos, eventuais meios de financiamento possíveis e o modelo de avaliação e monitorização de progressos.

## 6. Equipa de projeto

A equipa encarregue deste estudo é composta por um consórcio entre a OPT – Optimização e Planeamento de Transportes SA e a Oval Projetos Lda.

### **Sandra Vasconcelos Lameiras** (coordenadora executiva)

Mestre em Tecnologias do Ambiente pela Universidade do Minho (2011), Licenciada em Eng<sup>a</sup> Química pela Faculdade de Engenharia do Porto (1998), Pré-Bolonha. Exerceu funções de administradora executiva de empresas públicas e privadas na área dos transportes e mobilidade (entre 2009 e 2015). Desde 2016 exerce funções na comissão executiva da OPT acumulando o cargo de Diretora da área da mobilidade.

### **Miguel Lopes** (coordenador técnico)

Doutorado em Engenharia Civil pela Universidade do Porto (2015) e Mestre em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, com especialização em planeamento do território (FEUP) desde 2010. Atualmente é membro integrado no CITTA – Centro de investigação do Território, Transportes e Ambiente da FEUP e desde 2021 desempenha as funções de Coordenador Técnico na área da mobilidade na OPT.

### **André Pinto** (consultor)

Mestre em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território (2020) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnico de mobilidade e transportes na OPT, desde 2022.

### **Mafalda Marinho** (designer)

Licenciatura em Design de Comunicação pela Faculdade Belas Artes da Universidade do Porto (2017). Desempenha funções de designer na OPT desde 2019.



**Avelino Oliveira** (coordenador executivo)

Doutorado na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Fernando Pessoa (2012) e Licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Secretário executivo da Área Metropolitana do Porto (AMP), onde desempenhou funções de responsável pela Autoridade Metropolitana de Transportes (2013-2017). Exerceu funções de administrador não executivo da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) (2018 – 2021);

Docente no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) – Universidade de Lisboa a licenciatura da Área de Administração Pública e Políticas do Território (2017- atual);

Docente na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa (2001 – atual);

Sócio, Gerente e Coordenador Geral da OVAL – Arquitetura e Engenharia, Lda. ligada à arquitetura, engenharia, avaliação imobiliária, gestão e fiscalização de obra e consultadoria especializada (2014 – atual);

**Jorge Toscano** (coordenador técnico)

Licenciatura em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Arquiteto com funções de coordenação e gestão de projetos desde 1996, socio de vários gabinetes de arquitetura, atual sócio-gerente da AAT, Lda. Gestor dos projetos Requalificação da Estrada D. Miguel (Pedonal) em Gondomar e das Ciclovias Urbanas de Lagos. Participou no PMUS da Póvoa de Varzim no âmbito do enquadramento técnico e urbanístico.

**Rafael Silva** (consultor)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2022) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.

**Helena Moreira** (consultora)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2021) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafa, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.

# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 1  
CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	<b>OPT</b>	1ª versão	20/10/2022
2.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes  André Pinto Inês Monteiro  <b>Oval</b> <u>Coordenação Equipa:</u> Avelino Oliveira <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano  Rafael Silva Helena Moreira	2ª versão  Atualizada com dados Censos 2021 e novos dados fornecidos pela CM Vila Real	17/04/2023

Código

**20230417\_R\_CMVilaReal\_PRJ\_0215\_PMUS\_Diagnostico**

Cliente



*Handwritten signature and initials in blue ink.*

<b>Conteúdo</b>	<b>Página</b>
PARTE I – PROCESSO	1
1. INTRODUÇÃO	1
2. OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL	2
3. METODOLOGIA E ESTRUTURA DO PMUS	4
PARTE II – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO	6
1. ENQUADRAMENTO DE VILA REAL NA REGIÃO	6
1.1 DINÂMICAS POPULACIONAIS	6
1.2 DINÂMICAS DE MOBILIDADE	9
1.3 SÍNTESE	13
2. OCUPAÇÃO URBANA E PADRÕES DE MOBILIDADE	14
2.1 POPULAÇÃO	14
2.2 TOPOGRAFIA	19
2.3 ESTRUTURA ESPACIAL	20
2.4 SISTEMA DE CENTRALIDADES	25
2.5 PADRÕES DE MOBILIDADE	27
2.6 SÍNTESE	30
3. OFERTA DE MOBILIDADE	32
3.1 SISTEMA RODOVIÁRIO	32
3.1.1 Infraestrutura	32
3.1.2 Tráfego e Congestionamento	36
3.1.3 Estacionamento	37
3.1.4 Logística Urbana	44
3.1.5 Síntese	48
3.2 SISTEMA DE MODOS ATIVOS	48
3.2.1 Infraestrutura	48
3.2.2 Modo Pedonal	51
3.2.3 Modo Ciclável	54
3.2.4 Sinistralidade	55
3.2.5 Síntese	56
3.3 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	57
3.3.1 Caracterização da Oferta	59
3.3.2 Paragens do Transporte Regular	64
3.3.3 Zonamento e Tarifário	67
3.3.4 Cobertura	70
3.3.5 Níveis de Serviço	72
3.3.6 Procura	77
3.3.7 Serviço de Transporte de Passageiros Flexível	82
3.3.8 Transporte Público em Táxi	84
3.3.9 Síntese	85
3.4 QUALIDADE AMBIENTAL E RUÍDO	87
3.4.1 Contextualização	87
3.4.2 Emissões de Poluentes Atmosféricos	88
3.4.3 Ruído	91
3.4.4 Síntese	93
4. CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE	94
4.1 DEFINIÇÃO DO CONCEITO UTILIZADO	94



4.2	ACESSIBILIDADE AOS SERVIÇOS ESSENCIAIS	94
4.3	ACESSIBILIDADE AGREGADA	98
4.4	SÍNTESE	107
5.	SESSÕES PARTICIPATIVAS	109
6.	LIMITAÇÕES E POTENCIALIDADES	111
6.1	TERMOS GERAIS	111
6.2	Ocupação Urbana	111
6.3	MODOS ATIVOS	112
6.4	TRANSPORTE PÚBLICO	113
6.5	CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	114
7.	PRÓXIMOS PASSOS	116
8.	REFERÊNCIAS	116
9.	EQUIPA DE PROJETO	117



<b>Figura</b>	<b>Página</b>
Fig. 1 Os 5 pilares da estratégia de mobilidade de cidade de Vila Real	2
Fig. 2 Enquadramento da cidade de Vila Real no território concelhio	4
Fig. 3 Faseamento do estudo	5
Fig. 4 Densidade populacional à escala da freguesia de Vila Real e dos concelhos vizinhos em 2021	7
Fig. 5 Fluxo interconcelhio e número de população que entra em cada município.	9
Fig. 6 Representação territorial da repartição modal em Vila Real e concelhos vizinhos	11
Fig. 7 Repartição modal em Vila Real e concelhos vizinhos	12
Fig. 8 Densidade Populacional na cidade de Vila Real.	14
Fig. 9 Densidade populacional da população entre os 14 e os 64 anos	15
Fig. 10 Densidade populacional da população com 65 ou mais anos	16
Fig. 11 Variação populacional entre 2011 e 2021 na cidade de Vila Real	18
Fig. 12 Declive na cidade de Vila Real.	19
Fig. 13 Classificação e qualificação do solo – Vista Geral	20
Fig. 14 Classificação e Qualificação do Solo – Espaços habitacionais	21
Fig. 15 Classificação e Qualificação do Solo - Espaços de Interesse Geral	22
Fig. 16 Categorias de uso do edificado existente	23
Fig. 17 Sistema de centralidades da cidade de Vila Real	26
Fig. 18 Repartição modal à escala da freguesia em 2021.	28
Fig. 19 Repartição modal nas freguesias integrantes da cidade e Vila Real.	30
Fig. 20 Hierarquia viária da cidade de Vila Real	32
Fig. 21 Número de vias por sentido de circulação	34
Fig. 22 Mapa de sentidos de circulação	35
Fig. 23 Níveis de congestionamento na hora de ponta da manhã	36
Fig. 24 Oferta de estacionamento público na cidade de Vila Real	38
Fig. 25 Zonamento da ZEDL de Vila Real	39
Fig. 26 Taxa de ocupação do estacionamento de rua ilegal entre as 10h e as 11h30	40
Fig. 27 Taxa de ocupação global do estacionamento de rua entre as 10h e as 11h30	41
Fig. 28 Número de lugares de estacionamento privado por alojamento	42
Fig. 29 Número de lugares de estacionamento privado por residente	43
Fig. 30 Número de lugares de estacionamento privado por km <sup>2</sup>	44
Fig. 31 Lugares de cargas e descargas na cidade de Vila Real	45
Fig. 32 Vias com restrição de circulação a veículos pesados	46
Fig. 33 Eixos preferenciais de circulação logística	47
Fig. 34 Principais elementos da infraestrutura de modos ativos na Cidade de Vila Real	49
Fig. 35 Zonas 30 e Zonas de Coexistência	50
Fig. 36 Condições de circulação pedonal	52
Fig. 37 Intervenções na temática da acessibilidade pedonal	53
Fig. 38 Rede ciclável existente	54
Fig. 39 Evolução das estatísticas dos atropelamentos na cidade de Vila no período 2017-2021	55
Fig. 40 Localização dos atropelamentos no período 2017-2021	56
Fig. 41 Escala de competências no âmbito da gestão do serviço de transporte público de passageiros.	58
Fig. 42 Rede Urbana dos TUVR com operação nos dias úteis	59
Fig. 43 Rede noturna dos TUVR	62
Fig. 44 Exemplos de sinalização ao público em paragens dos TUVR	64
Fig. 45 Características das paragens dos TUVR	64
Fig. 46 Distribuição espacial das características das paragens dos TUVR	65

Fig. 47 Localização das Faixas BUS	66
Fig. 48 Zonamento (72 zonas) criado para os TUVR à escala do município	68
Fig. 49 Zonamento (72 zonas) criado para os TUVR à escala da cidade	69
Fig. 50 Captação da rede dos TUVR (linhas urbanas)	71
Fig. 51 Pontualidade por linha urbana entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	74
Fig. 52 Validações por tipo de título, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	78
Fig. 53 Receita por tipo de título e mês, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	81
Fig. 54 Paragens vocacionadas para o transporte flexível.	83
Fig. 55 Localização das praças de táxi	85
Fig. 56 Localização dos postos de carregamento elétrico	90
Fig. 57 Mapa de ruído na cidade de Vila Real.	92
Fig. 58 Parâmetros utilizados no Modelo de Acessibilidade	95
Fig. 59 Tempos médios de viagem por modo de transporte ao estabelecimento mais próximo	96
Fig. 60 População servida pelos serviços essenciais por modo de transporte	97
Fig. 61 Número de estabelecimentos acessíveis por modo de transporte	98
Fig. 62 Clusters de acessibilidade	101
Fig. 63 Acessibilidade Agregada – A pé	101
Fig. 64 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – a pé	102
Fig. 65 Acessibilidade Agregada – Em automóvel	103
Fig. 66 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – em automóvel	103
Fig. 67 Acessibilidade Agregada– Em Transporte Público	104
Fig. 68 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – em transporte público	105
Fig. 69 Acessibilidade Agregada - Combinada	105
Fig. 70 Acessibilidade Agregada – Cluster de Acessibilidade	106
Fig. 71 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – combinada e cluster	107
Fig. 72 Limitações e Potencialidades – Ocupação Urbana	112
Fig. 73 Identificação das Limitações e Potencialidades – Modos Ativos	113
Fig. 74 Limitações e Potencialidades – Transporte Público	114
Fig. 75 Limitações e Potencialidades – Circulação, Estacionamento e Logística	115

**Tabela**

**Página**

Tab. 1 Evolução da População residente nos municípios em estudo entre 2011 e 2021	8
Tab. 2 Variação da população nas freguesias integrantes da cidade de Vila Real.	17
Tab. 3 Tarifário da ZEDL de Vila Real	38
Tab. 4 Descrição das linhas urbanas dos TUVR	60
Tab. 5 Quilómetros certificados e não certificados entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	63
Tab. 6 Tarifário dos TUVR em vigor em 2022	70
Tab. 7 Cobertura populacional do Transporte Público	71
Tab. 8 Pontualidade dos serviços por linha urbana entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	73
Tab. 9 Pontualidade no local de chegada, por linha urbana, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	76
Tab. 10 Validações por linha, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	78
Tab. 11 Receita por tipo de título e mês, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	80
Tab. 12 Receita por tipo de título entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	82
Tab. 13 Frequência do Transporte Flexível.	84
Tab. 14 Emissões no concelho de Vila Real	89
Tab. 15 Tipologias de atividades selecionadas	100

## PARTE I – PROCESSO

### 1. Introdução

A mobilidade assume um papel essencial na construção de cidades mais sustentáveis e inclusivas, sendo atualmente considerada um direito na Modelo de Sociedade Europeias.

Dada a complexidade dos sistemas urbanas, é exigido aos municípios um planeamento para a mobilidade multidisciplinar, que parte do conhecimento que o diagnóstico da situação atual, nas suas várias vertentes, permite alavancar. Este planeamento vê a sua concretização com a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) que se assumem como ferramenta fundamental para a análise e definição de linhas estratégicas, materializadas em ações concretas de intervenção no espaço urbano. Da mesma forma que um Plano Diretor Municipal estrutura as linhas gerais para a estruturação do uso do solo e atividades económicas e equipamentos, um Plano de Mobilidade Urbana define a estratégia municipal na vertente da mobilidade e transportes.

Em 2011, o IMT lançou o guia para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável no âmbito do “Pacote de Mobilidade”, de acordo com as diretrizes europeias. O PMUS da Cidade de Vila Real é já considerado um plano de 2ª geração, já que a metodologia adotada para a sua elaboração foi atualizada com base nas recentes orientações da Eltis (2019), o principal observatório de mobilidade urbana europeu, financiado pela União Europeia.

Os PMUS são instrumentos essenciais para o planeamento das cidades e para a dinamização dos territórios, com o objetivo de criar uma sociedade mais justa e amiga do ambiente. O objetivo estabelecido pelo Governo de atingir a neutralidade carbónica em 2050 é altamente dependentemente da capacidade das cidades se tornarem mais competitivas no que concerne ao modelo de mobilidade adotado. É importante não esquecer que o setor dos transportes contribuiu, em 2021, com 37% do total das emissões de gases com efeito de estufa a nível mundial (IEA, 2022). Contudo, para além da necessidade em providenciar uma oferta de alternativas de mobilidade mais sustentáveis, estas devem adequar-se aos hábitos e necessidades da população. A implementação de medidas avulso na esperança de que venham a ser bem-sucedidas tem-se provado ineficaz na promoção de mudança de comportamentos a longo prazo concluindo-se que, no fundo, é o planeamento que tem de ir de encontro às necessidades das pessoas e não o contrário.

Um plano desta natureza implica, então, uma avaliação atenta e detalhada do estado atual da mobilidade, na medida em que é necessário analisar as tendências socio económicas e o modelo de mobilidade que se estabeleceu no território, não esquecendo as dependências existentes com as freguesias, concelhos e regiões limítrofes. Os vários tipos de uso do solo, a localização das centralidades urbanas e os comportamentos adotados pela população nas suas deslocações, são aspetos de extrema relevância na compreensão do modelo de mobilidade que vigora; servindo posteriormente de base para a elaboração de uma estratégia sustentável que vá de encontro às necessidades das pessoas e das empresas.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

## 2. Objetivos Gerais do Plano de Mobilidade Sustentável da Cidade de Vila Real

Com o objetivo central de redefinir o modelo de mobilidade do território, a elaboração do PMUS da Cidade de Vila Real permitirá ao município estabelecer metas e objetivos específicos com base nos recursos disponíveis, traçando um rumo concreto nesta matéria. Na prática, os objetivos do PMUS consistem em tornar as deslocações mais seguras, curtas, saudáveis, confortáveis e baratas, com vista a melhorar a qualidade de vida e aumentar a competitividade económica do território. Com esse desígnio em mente, estabeleceram-se cinco pilares para a redefinição da estratégia de mobilidade da cidade de Vila Real.

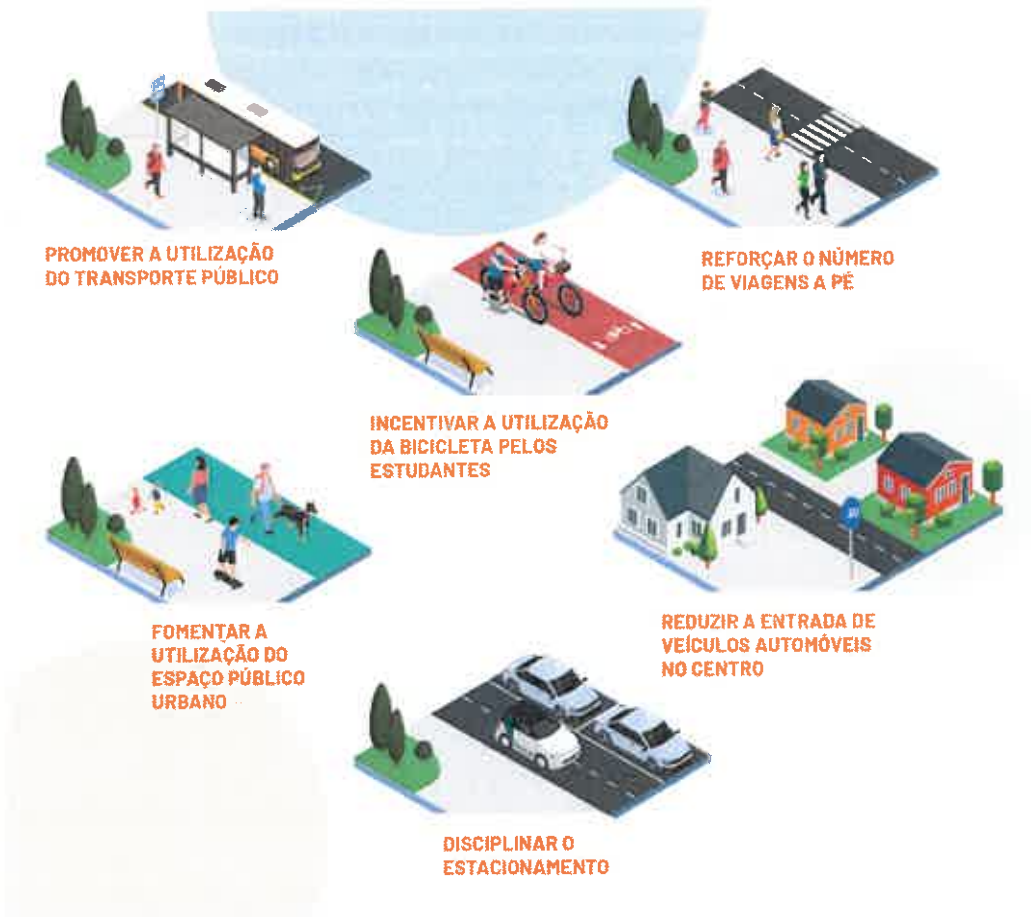


Fig. 1 Os 5 pilares da estratégia de mobilidade de cidade de Vila Real



Para tal, será necessário analisar e atuar sobre um conjunto de temáticas que, aparentemente desconexas, apresentam um forte nível de interligação entre si.

- a. O **uso do solo**, na perspetiva que a ocupação do território é geradora de impacto na mobilidade;
- b. A eficiência dos recursos existentes, através da avaliação da **oferta de transporte público**;
- c. O **estacionamento** automóvel de apoio à mobilidade;
- d. A **logística urbana**, de “cargas e descargas” como fator indispensável à fluidez do trânsito;
- e. O peão e a bicicleta como protagonistas no desígnio “**as cidades são para as pessoas**”;
- f. Os **padrões de mobilidade**, com enfoque sobre os movimentos pendulares;
- g. O **transporte público e intermodalidade** numa ótica de verificação da racionalização da rede de transporte e relação com outras formas de mobilidade;
- h. O **tráfego automóvel** (local e de atravessamento), relacionando-o com a componente social e de **ocupação do solo**;
- i. A **acessibilidade na democratização do espaço**, e verificação das condições para que todos possam aceder e usufruir;
- j. A **segurança e o conforto** do espaço público e corredores dedicados ao uso pedonal e ciclável;
- k. As **infraestruturas viárias e “pontos negros”**, identificando conflitos viários geradores de acidentes e de perturbações ambientais;
- l. Os **modelos de atuação e relação com entidades gestoras** do “transporte e mobilidade” – Infraestruturas de Portugal S.S., “Urbanos”, e outros prestadores de serviços de transporte;
- m. As **novas formas de expressão da mobilidade** e atuação sobre o território;

Neste processo é também crucial o recurso a métodos de participação pública, de forma a envolver a sociedade civil no processo. Outrora ausentes do processo de formulação de políticas públicas, estes mecanismos de participação têm vindo a apresentar bons resultados, tanto pelos contributos de elevado valor da população, como pelo impacto que tem na aceitação da mudança.

Sendo o PMUS da Cidade de Vila Real um instrumento de planeamento e ação, é essencial que seja alvo de forte monitorização, não só ao nível da execução, mas também ao nível do progresso no alcance das metas estabelecidas. Assim, de forma a compreender o sucesso ou insucesso das intervenções, serão ainda definidas atividades de monitorização, medição de indicadores e avaliação contínua das medidas e ações implementadas, com recurso a tecnologias de automatização do ajustamento do plano à realidade.

Este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável abrange o território da cidade de Vila Real, concentra cerca de 60% da população concelhia em 5% do território (20km<sup>2</sup>).



### Fase 3 – Objetivos e estratégia de intervenção

A estratégia de mobilidade a desenvolver na terceira fase passará pela definição dos principais eixos de atuação e opções de prioridade. Estes irão orientar as propostas de intervenção e constituirão a visão futura do sistema de acessibilidades e mobilidade pelo que será elaborada a visão para o território bem como as ações que permitirão a sua materialização. À semelhança da fase anterior, esta fase será enriquecida com uma sessão de participação pública.

### Fase 4 – Versão final do plano

A quarta e última fase deste processo consiste na materialização do documento final do PMUS da Cidade de Vila Real. Neste documento encontrar-se-á presente o programa de ação a adotar pelo município, estabelecendo, para cada uma das propostas formuladas, as ações e respetivos objetivos, o seu faseamento, as entidades responsáveis, a estimativa de custos, eventuais meios de financiamento possíveis e o modelo de avaliação e monitorização de progressos.

Ainda nesta fase será realizada uma apresentação pública da estratégia integrante do PMUS, com o objetivo de acautelar os necessários ajustes.

O encadeamento destas fases encontra-se esquematizado na figura seguinte.



Fig. 3 Faseamento do estudo

Este relatório agrega o trabalho desenvolvido nas primeira e segunda fases deste estudo. Os resultados da fase do PMUS que aqui se apresenta servirão de matriz para a conceção da estratégia de mobilidade a médio prazo, tendo como ponto de partida a identificação dos pontos críticos e oportunidades de melhoria. As linhas orientadoras serão, posteriormente, traduzidas em medidas concretas priorizadas de acordo com o impacto na melhoria do sistema de mobilidade, custo de investimento, e outros fatores de suporte à decisão.

Este documento constitui uma versão preliminar do diagnóstico do PMUS da Cidade de Vila Real, a ser validada pelos técnicos e decisores políticos do município.

Durante o desenvolvimento deste estudo, este documento poderá também ser sujeito a alterações, em função da atualização de bases de dados relevantes ou da disponibilização de novos elementos para análise que se considerem pertinentes.



## PARTE II – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

### 1. Enquadramento de Vila Real na Região

#### 1.1 Dinâmicas Populacionais

O primeiro passo na compreensão do comportamento de qualquer sistema territorial passa pela caracterização dos padrões de ocupação. Assim, antes de abordar a temática da mobilidade é fundamental uma reflexão preliminar que incida sobre as dinâmicas temporais e geográficas da população.

Vila Real, como sede do distrito homónimo e principal município da Região de Trás-os-Montes e Alto Douro, é também o município mais populoso da região. Nesta primeira análise à escala supraconcelhia é importante considerar não só os seus vizinhos diretos, mas também os municípios com os quais Vila Real apresenta dinâmicas económicas e de pendularidade de relevo. São assim incluídos nesta análise os municípios de Alijó, Amarante, Armamar, Baião, Cabeceiras de Basto, Celorico de Bastos, Chaves, Lamego, Mesão Frio, Mirandela, Mondim de Basto, Murça, Peso da Régua, Ribeira de Pena Sabrosa, Santa Marta de Penaguião, São João da Pesqueira, Tabuaço, Valpaços e Vila Pouca de Aguiar.

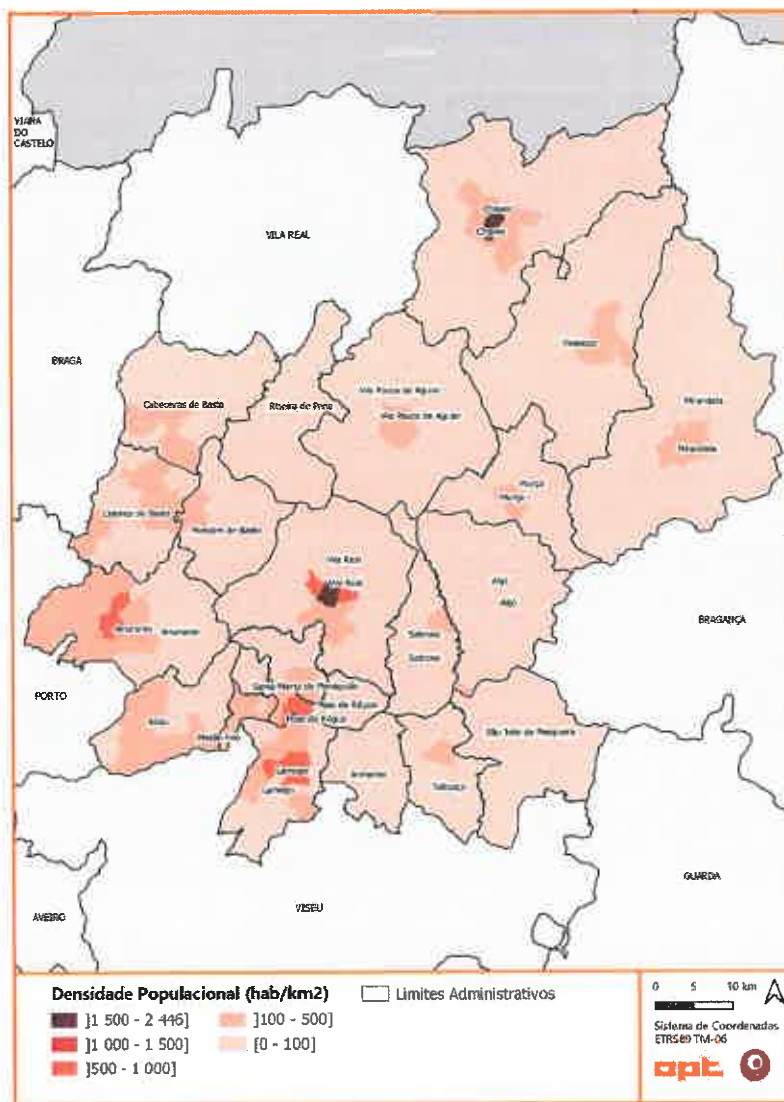


Fig. 4 Densidade populacional à escala da freguesia de Vila Real e dos concelhos vizinhos em 2021  
Fonte dos dados: INE, 2022

Nesta representação espacial é facilmente perceptível a existência de um conjunto de centros de média dimensão (Amarante, Chaves, Peso da Régua e Lamego), contrastando com vastas extensões de territórios de muito baixa densidade (inferior a 100 habitantes/ km<sup>2</sup>). Quando comparando a escala da concentração populacional, Chaves e Vila Real assumem-se com os núcleos de maior densidade, com as suas freguesias centrais a apresentar valores de densidade populacional superiores a 1500 habitantes/ km<sup>2</sup>.

No entanto, e em linha com a tendência verificada na esmagadora maioria dos municípios a nível nacional, regista-se atualmente uma tendência de redução populacional, com diferentes graus de expressividade. Para proceder a esse estudo elaborou-se a tabela seguinte que apresenta a variação da população residente entre os anos de 2011 e 2021, segundo a



informação dos Censos em análise, para os 10 municípios mais populosos abordados na figura anterior.

Tab. 1 Evolução da População residente nos municípios em estudo entre 2011 e 2021  
Fonte dos dados: INE 2001, 2021

CONCELHO	POPULAÇÃO RESIDENTE		TAXA DE VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO
	2011	2021	(2011 – 2021)
Alijó	11 942	10 486	-12,2%
Amarante	56 264	52 119	-7,4%
Chaves	41 243	37 592	-8,9%
Lamego	26 691	24 315	-8,9%
Mirandela	23 850	21 394	-10,3%
Murça	5 952	5 245	-11,9%
Peso da Régua	17 131	14 541	-15,1%
Sabrosa	6 361	5 548	-12,8%
Santa Marta de Penaguião	7 356	6 100	-17,1%
Vila Pouca de Aguiar	13 187	11 813	-10,4%
<b>VILA REAL</b>	<b>51 850</b>	<b>49 574</b>	<b>-4,4%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>261 827</b>	<b>238 727</b>	<b>-8,8%</b>

Comparando os dados de população residente dos Censos de 2011 e 2021 é possível identificar uma redução generalizada entre estes dois períodos, variando entre os 4,4% em Vila Real e os 17,1% em Santa Marta de Penaguião.

No âmbito da mobilidade, os polos habitacionais de maior representação terão duas diferentes dinâmicas. Por um lado, apresentarão um volume de viagens considerável dentro das próprias freguesias. Por outro lado, será entre estas freguesias de maior dimensão populacional que existirão os maiores fluxos de mobilidade pendular. Importará por isso caracterizar as viagens, principalmente pendulares, desta população.

## 1.2 Dinâmicas de Mobilidade

A escolha dos concelhos a abranger no ponto anterior teve por base uma análise do volume de movimentos pendulares (em termos absolutos), que entre pares Origem – Destino, incluísem Vila Real. De forma a perceber quais os concelhos tipicamente recetores, representou-se ainda em forma de manchas o volume de população que entra em cada concelho, em proporção da população residente desse mesmo concelho. A conjugação destes dois indicadores permitiu uma caracterização mais assertiva dos movimentos pendulares a nível intermunicipal.

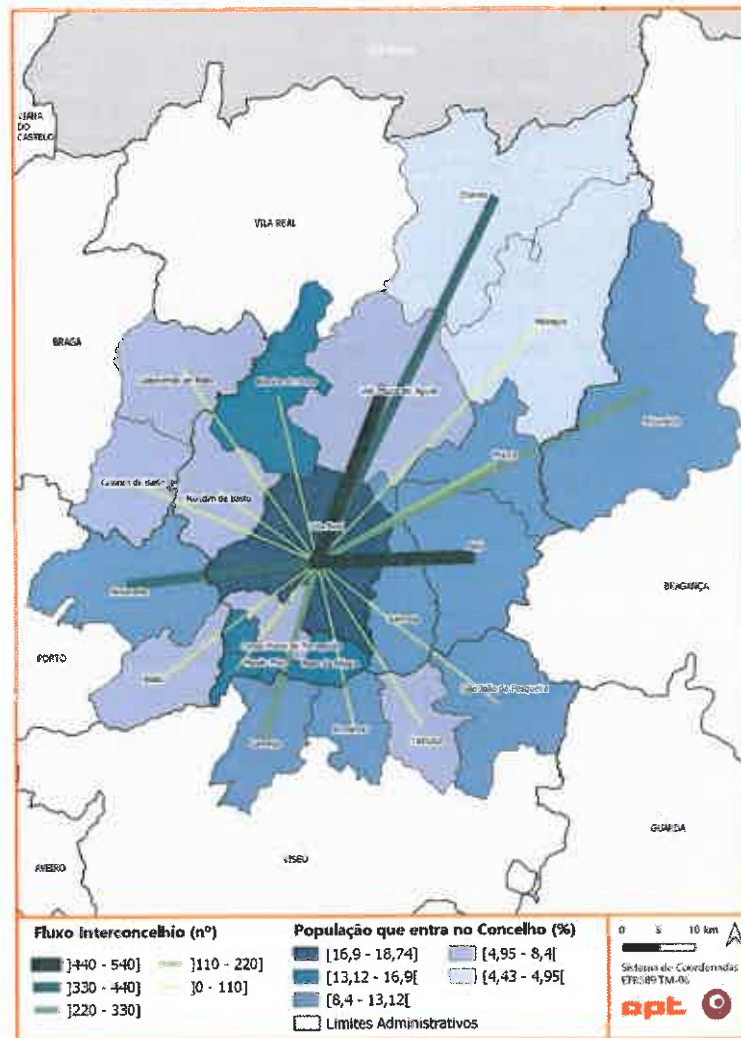


Fig. 5 Fluxo interconcelhio e número de população que entra em cada município.  
Fonte dos dados: INE, 2021

A análise da figura denota desde logo que Vila Real, mesmo com elevados índices populacionais comparativamente aos concelhos vizinhos, conta com um volume de população que entra no concelho muito elevada, o equivalente a 18,74% da população vila-realense.



Outros concelhos com interações relevantes com municípios vizinhos, embora não necessariamente com Vila Real, são Mesão Frio (16,6% do peso da população do concelho) e Ribeira de Pena (16,3%). Estes resultados para os casos dos dois municípios apontados deverão justificar-se pela pouca população residente, o que aumenta a relevância e peso percentual do número de entradas nesses municípios. Existem, por outro lado, concelhos que apresentam uma capacidade de atração muito reduzida, como Cabeceiras de Basto (6,1%) e Baião (5,6%), seguido por Valpaços (5,0%) e Chaves (4,4%).

No presente PMUS deverá ter-se especial atenção aos fluxos realizados entre Vila Real e os concelhos de Peso da Régua, Sabrosa e Santa Marta de Penaguião que apresentam diariamente trocas entre os 600 e os 800 indivíduos. Num segundo nível de interação encontram-se os concelhos de Vila Pouca de Aguiar e Alijó, com interações entre 400 e os 600 movimentos diários. Vila Real é, para os pares Origem-Destino considerados, um concelho claramente atrator, registando-se apenas um volume emissor relevante para os concelhos de Peso da Régua e Sabrosa. No que à direção dos fluxos diz respeito, pode verificar-se que concelhos como Valpaços, Ribeira de Pena, Cabeceiras de Basto, Celorico de Basto, Mondim de Basto, Baião, Mesão Frio, Armamar, Tabuaço e S. João da Pesqueira não apresentaram, segundo os dados do INE qualquer movimento pendular para Vila Real. Deixa-se o reparo que o valor de zero atribuído a estas deslocações entre concelhos é pouco habitual, sendo que se aguarda pelos dados dos censos de 2021 para a sua confirmação.

Um outro ponto relevante para o estudo das dinâmicas de mobilidade e que se relaciona diretamente com a distância, bem como com a origem e destino da deslocação, é a forma como a população escolhe movimentar-se, isto é, o modo de transporte utilizado nas deslocações, principalmente nos que concerne aos movimentos pendulares (casa-escola ou casa-emprego). Para esta análise foram tidos em conta os diferentes modos de transporte utilizados pela população.

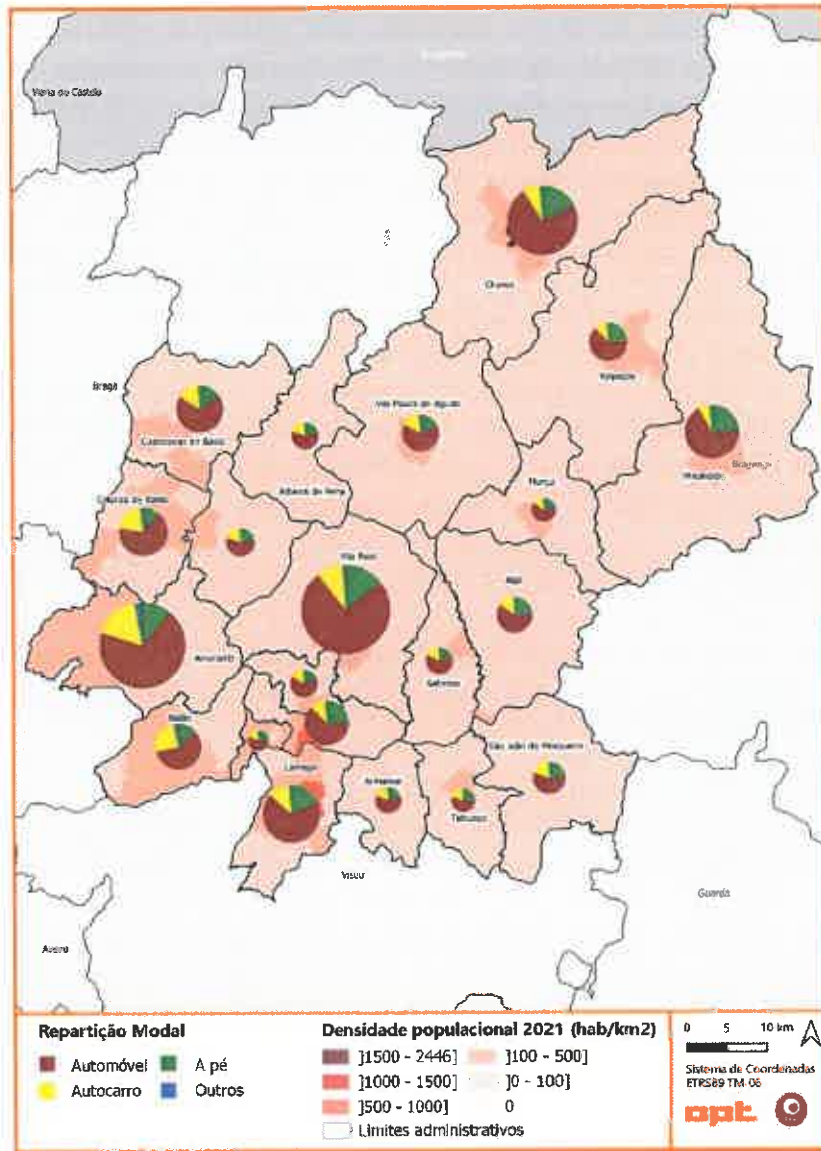


Fig. 6 Representação territorial da repartição modal em Vila Real e concelhos vizinhos  
Fonte dos dados: INE, 2021

Pode constatar-se que em todos os concelhos em análise mais de 50% dos indivíduos utilizam o automóvel como principal meio de transporte para deslocações pendulares, com especial incidência para Vila Real, onde 75% da população móvel utiliza este modo (um aumento de cerca de 4% entre 2011 e 2021), ou Chaves com um peso de 73%. Os concelhos de Tabuaço, S. João da Pesqueira e Mesão Frio encontram-se no extremo inverso, com repartições modais do automóvel próximas dos 50%. Em todos os municípios em análise registou-se um reforço da utilização do automóvel nos movimentos pendulares, variando entre os 3,3% de aumento em Sabrosa e os 10,2% em Ribeira de Pena.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

No que respeita à utilização do transporte público os valores mais elevados são encontrados em Baião (25%) e Celorico (20%), enquanto os mais reduzidos encontram-se em Mirandela (7%) e Chaves (8%). Vila Real regista um valor manifestamente baixo (10%), tendo em conta que, à semelhança de Chaves, são os únicos concelhos deste conjunto com redes de transporte público urbano (Transportes Urbanos de Vila Real e Transportes Urbanos de Chaves). A evolução da utilização do autocarro em Vila Real destacou-se negativamente comparativamente em 2011, ano em que o resultado da mesma análise atingiu os 13%. Esta evolução pode justificar a crescente utilização do transporte individual.

Finalmente, no que diz respeito à utilização do modo pedonal, Vila Real, regista valores baixos no que respeita à sustentabilidade dos padrões de mobilidade da população, com apenas 15% do total dos movimentos, valores próximos dos atingidos em Amarante (11%) Celorico (12%) e Baião (13%). Pelo oposto, Valpaços (24%), Mirandela (25%) e Tabuaço (26%) são os municípios onde o ato de andar a pé é mais utilizado nos movimentos pendulares população.

Ao longo dos últimos 10 anos verifica-se assim uma crescente redução na sustentabilidade dos movimentos pendulares. Ao mesmo tempo, os maiores centros urbanos da região (Vila Real, Chaves, Amarante e Lamego) apesar de caracterizados por maiores índices de urbanidade nos seus territórios centrais o que, em teoria, seriam indutores de comportamentos de mobilidade mais sustentáveis, registam exatamente a tendência oposta. A utilização do automóvel está assim enraizada nos hábitos da população residente, representando um desafio adicional para o desenvolvimento de estratégias que pretendam inverter esta tendência.

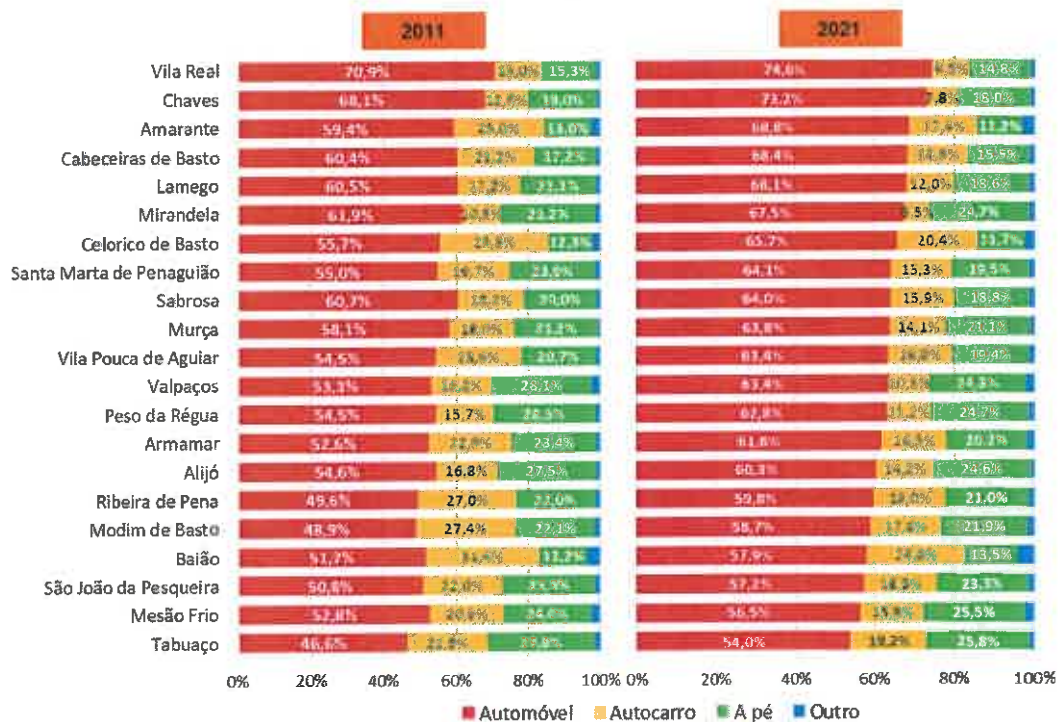


Fig. 7 Repartição modal em Vila Real e concelhos vizinhos  
Fonte dos dados: INE, 2021





Com base nos mesmos modos de transporte, e contando com os dados recolhidos nos Censos 2021, foi possível também perceber qual o modo de transporte principal escolhido pela população para deslocações exclusivamente de outros municípios para Vila Real. Para isso teve-se como referência os concelhos que contam com mais de 100 indivíduos a realizar movimentos pendulares com destino a Vila Real. Tal resultou num total de 9 municípios (Alijó, Amarante, Chaves, Lamego, Murça, Peso da Régua, Sabrosa, Santa Marta de Penaguião e Vila Pouca de Aguiar).

Os resultados indicam que as deslocações (movimentos pendulares) para Vila Real são realizadas essencialmente em veículo próprio, sendo que este tipo de transporte é o escolhido por mais de 80% dos indivíduos na maioria dos concelhos. Exceção para Chaves e Amarante onde a utilização do carro para viagens com destino a Vila Real não excede os 70%. A nível absoluto, foram contabilizados 2357 indivíduos que utilizam o carro para deslocações com destino a Vila Real para os 9 municípios analisados.

Quando analisada a utilização do autocarro constatou-se que este é o segundo modo de transporte mais utilizado em todos os nove concelhos analisados, ainda que com uma distribuição bem diferenciada entre eles. Se por um lado, nas deslocações de Chaves para Vila Real 28% dos indivíduos escolhem utilizar o Autocarro, por outro, em Alijo, Sabrosa e Santa Marta de Penaguião o mesmo modo de transporte é utilizado apenas por 9% dos indivíduos. No conjunto dos nove municípios utilizados, apenas 408 indivíduos escolhem o autocarro como principal meio de transporte para deslocações com destino a Vila Real, o correspondente a 14% do total de deslocações. Este facto denota a fraca competitividade e atratividade do autocarro face ao carro, muitas vezes influenciada pelo conjunto de paragens no decurso da viagem, o que diminui a velocidade média de circulação dos veículos, fazendo aumentar o tempo de viagem.

Por fim, identificou-se ainda um conjunto diminuto de deslocações a pé entre outros municípios e Vila Real. Tais deslocações são viáveis para deslocações entre concelhos limítrofes, tal como é o caso de Amarante e Vila Real. Por outro lado, deslocações pendulares entre Chaves e Vila Real a pé parece pouco realista, principalmente tendo em conta que demoraria aproximadamente 13 horas de viagem apenas contabilizando um sentido, não espelhando a realidade, pelo que tal resulta de erros de interpretação do questionário por parte dos inquiridos.

### **1.3 Síntese**

Vila Real, como capital de distrito, assume uma importância chave na região. Como município mais populoso da região de Trás-os-Montes e Alto Douro, e dotação de um conjunto de equipamentos de relevo, Vila Real apresenta uma polarização significativa face aos seus vizinhos, com destaque para Alijó, Amarante e Vila Pouca de Aguiar.

No entanto, a perda populacional de 4,4% registada entre 2011 e 2021 é, naturalmente, um risco para o crescimento económico e para a sustentabilidade do sistema urbano. A sustentabilidade ambiental do sistema de mobilidade é também posta em causa quando se constata que mais de 75% dos movimentos pendulares são realizados em automóvel. Esta tendência, que agrava a percentagem de 71% que se registava em 2011, reforça a urgência para investimentos e políticas com vista à transferência para modos de transporte mais sustentáveis.

25  
*[Handwritten signature]*

## 2. Ocupação Urbana e Padrões de Mobilidade

### 2.1 População

O PMUS, embora centrado nas questões da mobilidade deve ter em linha de conta tudo que influencia a acessibilidade dos indivíduos. Sendo que o sistema de transportes é apenas uma das diferentes camadas que compõem o sistema urbano, neste capítulo destacam-se as características naturais do território, como o declive que dificulta a implementação dos modos ativos, mas também aquelas que decorrem da utilização da área a planear. Por acréscimo, é relevante uma contextualização das particularidades da população que ali reside ou que para ali se desloca. Neste ponto, a análise da pirâmide etária da população, com influência direta na capacidade ou predisposição de andar a pé, ou das escolhas modais contribuirão para uma maior assertividade do diagnóstico, com influência direta na elaboração daquilo que será a cenarização e o plano de ação.

Qualquer sistema urbano é composto por um elevado número de camadas sobrepostas que funcionam em conjunto. Neste sentido, uma primeira abordagem aos padrões de fixação da população residente é fundamental para alimentar um conhecimento mais detalhado do sistema de transportes. Similarmente à distribuição territorial da população por concelho, analisada no capítulo anterior, a cidade de Vila Real é caracterizada por uma marcada assimetria no que concerne à distribuição da população.

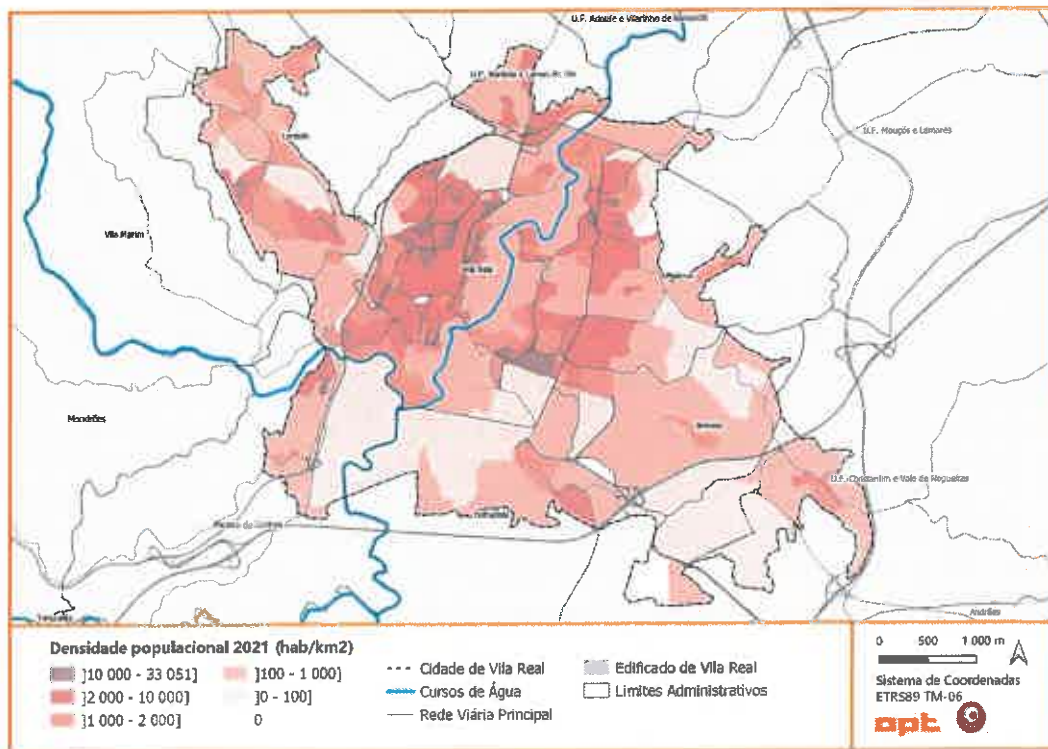


Fig. 8 Densidade Populacional na cidade de Vila Real.  
 Fonte dos dados: INE, 2022

Evidencia-se desde logo a grande mancha populacional no centro da cidade e da freguesia de Vila Real, estendendo-se desde a Câmara Municipal a sul e a Urbanização de Montezelos a norte. O vale do Corgo, pelas suas características de orografia, implica, naturalmente, uma quebra significativa nos valores de densidade populacional.

Na margem oposta do rio é possível encontrar duas grandes áreas de concentração de população, nomeadamente entre Abambres e a Vila Paulista, e entre a Avenida João Paulo II e a Araucária, com o Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro a representar a parcela mais densa, com os valores mais elevados a equivaler aos 33.050 habitantes por quilometro.

Ainda que com menor representatividade é possível encontrar outros focos com significativa expressão populacional. A oeste do centro da cidade encontramos o Bairro de Lordelo e a Urbanização Aleu, a sul o bairro de Fonte da Rainha e a norte a urbanização das Flores.

Em paralelo à análise da distribuição de toda a população residente, é também efetuada uma análise isolada para dois principais grupos etários (14-64 e +65 anos) igualmente para o ano de 2021.

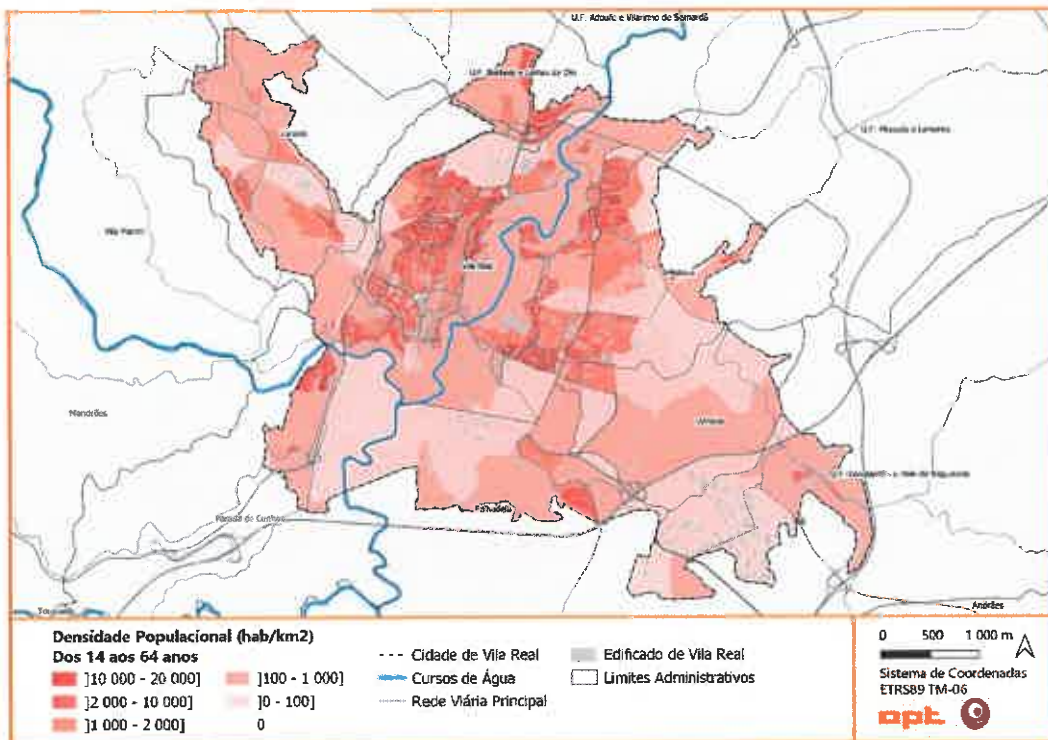


Fig. 9 Densidade populacional da população entre os 14 e os 64 anos  
Fonte dos dados: INE, 2021

No mapa acima representado é possível verificar a distribuição territorial da população, ainda que neste caso, se considere a população entre os 14 e os 64 anos. Não são por isso contempladas crianças nem cidadãos em idade de reforma neste caso. Esta escolha etária surge como forma de abranger a população que, em regra geral, apresenta maior número de movimentos pendulares, muitas vezes em transporte público.

*R*  
*Amorim*

A forma como se dispersam as “manchas” da densidade é bastante semelhante à da população geral. Para isso contribui o facto de a população abrangida na classe etária em análise corresponder a 73% do total de população da cidade. Assim, são novamente identificados os mesmos focos de concentração populacional, tanto no centro da cidade, como nos diferentes núcleos periféricos. Com esta definição é seguro assumir que qualquer política desenhada, tendo em conta a localização da totalidade da população residente, terá um impacto em tudo semelhante ao atuarmos sob a população em idade ativa. Tal poderá, no entanto, não acontecer para outros grupos etários, como é o caso da população com 65 ou mais anos.

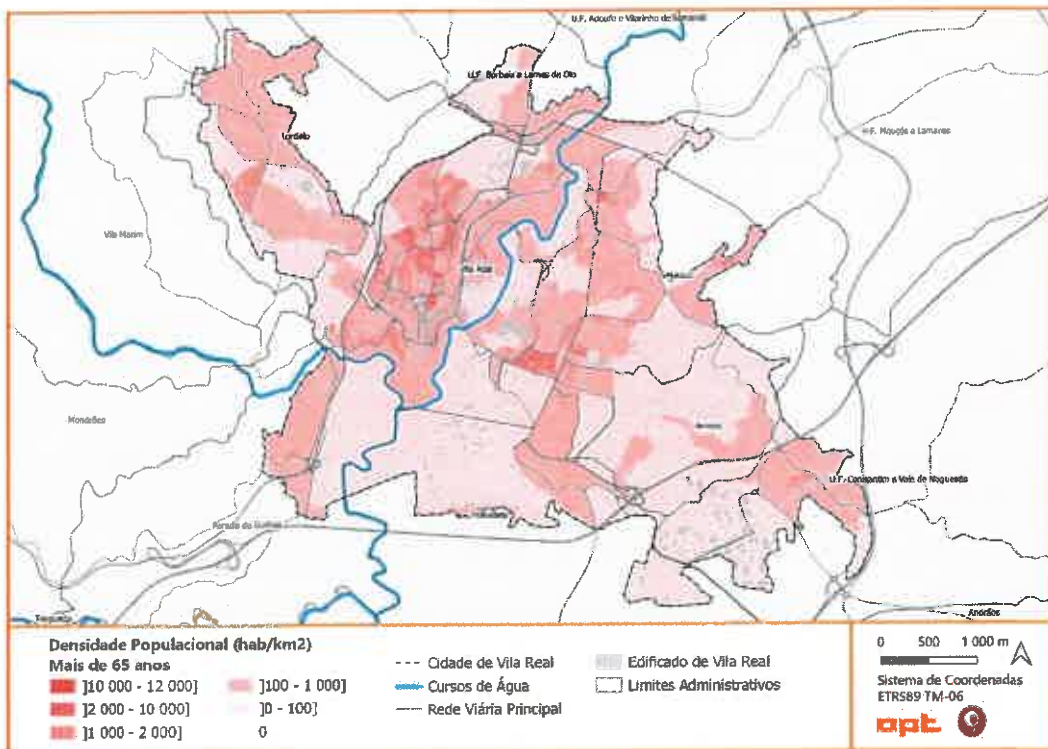


Fig. 10 Densidade populacional da população com 65 ou mais anos  
Fonte dos dados: INE, 2021

A distribuição da população acima dos 65 anos, que representa aproximadamente 20% do total de residentes, revela uma natureza ligeiramente diferente, com concentrações mais significativas no núcleo urbano central, e em especial em redor da zona do Pioledo, a sul e oeste de Nossa Senhora da Conceição, bem como no bairro Dr. Francisco Sá Carneiro. Perdem assim força, os núcleos residenciais na freguesia de Lordelo e Mateus. Quando comparada a fixação de população idosa com a verificada para a faixa etária dos (14 aos 64), verifica-se que áreas como a Vila Paulista, Vila Sol, urbanização de Aleu ou da área junto à Fonte da Rainha se caracterizam pelo elevado volume de população em idade adulta ou adolescente que aí habita. Este padrão de concentração mais restrito é um ponto importante para a formulação futura de estratégias de mobilidade focadas neste grupo etário que, pela sua condição física mais débil, implica cuidados redobrados.





Para além da análise da distribuição espacial da população residente é importante perceber quais as áreas deste território com maior dinamismo nesta temática. Apesar da tendência generalizada de redução populacional ao longo dos últimos 10 anos, conforme demonstrado no capítulo anterior, é de esperar a existência de zonas que conseguiriam inverter esta tendência, fruto de fenómenos de urbanização e de expansão urbana. Para esta análise, e tendo em conta a *Reorganização administrativa do território das freguesias* imposta pela Lei n.º 11-A/2013 de 28 de janeiro de 2013, para o ano de 2011 foram somados os valores das freguesias que até 2013 não se encontravam agregadas.

Tab. 2 Variação da população nas freguesias integrantes da cidade de Vila Real.  
Fonte dos dados: INE, 2011, 2021

FREGUESIA	POPULAÇÃO RESIDENTE		TAXA DE VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO (2011 – 2021)
	2011	2021	
Arroios	1 117	1 059	-5,2%
Folhadela	2 261	2 163	-4,3%
Lordelo	3 169	3 227	1,8%
Mateus	3 400	3 540	4,1%
Parada de Cunhos	1 939	1 724	-11,1%
UF de Borbela e Lamas de Olo	2 761	2 890	4,7%
UF de Constantim e Vale de Nogueiras	1 856	1 730	-6,8%
UF de Mouços e Lames	3 402	3 182	-6,5%
Vila Real	17 588	17 345	-1,4%
<b>TOTAL</b>	<b>37 493</b>	<b>36 860</b>	<b>-1,7%</b>

Das 9 freguesias analisadas, apenas três apresentaram uma variação positiva da população na última década. São elas a União de Freguesias de Borbela e Lamas de Olo (4,7%), Mateus (4,1%) e Lordelo (1,8%). Em termos absolutos, a freguesia que mais se destacou positivamente foi Mateus com um acréscimo de população de 140 habitantes. Analisando as restantes seis freguesias, que registaram um comportamento inverso, verificou-se uma redução significativa nas freguesias de Parada de Cunhos (-11,1%), seguida das Uniões das freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, bem como, de Mouços e Lames com perdas de 6,8% e 6,5%, respetivamente. A freguesia de Vila Real, que agrega metade da população das freguesias em estudo registou um saldo negativo de 1,4%. Somando as nove freguesias e uniões de freguesias que integram, total ou parcialmente, o território da cidade de Vila Real, registou-se um saldo populacional negativo de 633 habitantes (-1,7%) entre os anos de 2011 e 2021. Por este facto, não sendo fator único, mas certamente contribuindo para esta variação de população, importará perceber de que forma pode a mobilidade no concelho atrair mais habitantes. Dadas as alterações no desenho das subsecções estatísticas entre os anos de 2011 e 2021, o que impossibilita a comparação direta dos valores de população residente, os resultados são representados segundo uma quadrícula de 50 por 50 metros.



26  
Anexo 6.7

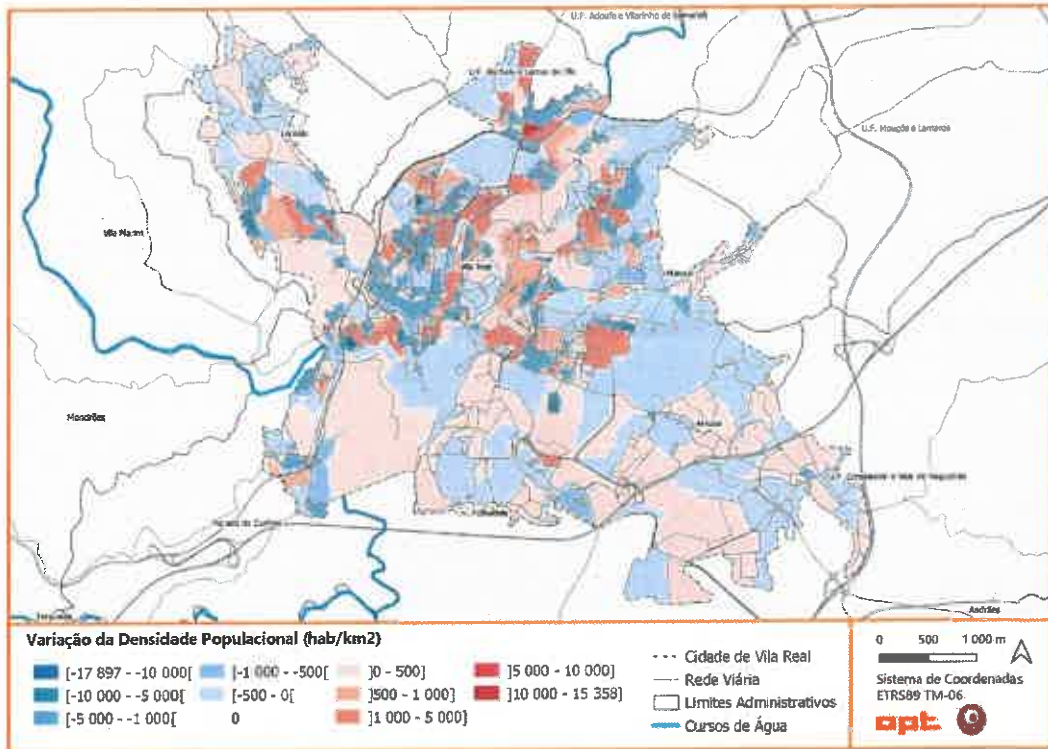


Fig. 11 Variação populacional entre 2011 e 2021 na cidade de Vila Real  
 Fonte dos dados: INE, 2011; 2021

A variação da população, ao longo dos últimos 10 anos, reveste-se de uma especial heterogeneidade, com vários focos de perda populacional, destacando-se uma percentagem significativa da cidade central na margem poente do rio. Por oposição, o setor este da Nossa Senhora da Conceição e a urbanização em consolidação entre a Rua de Santa Iria e a Avenida Aureliano Barrigas têm contrariado esta tendência. Do lado oposto do rio as centralidades da Alameda De Grasse e da Quinta da Araucária também registaram variações positivas da população.

Fora no núcleo urbano central identificam-se padrões de forte crescimento populacional nos bairros do Boque e de Lordelo, bem como na Urbanização das Flores e na zona de expansão urbana a norte do Campo do SC Abambres. Em sentido inverso, a redução da população foi uma tendência na Urbanização de Aleu, no centro de Parada de Cunhos e na parcela do Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro mais próxima da Avenida da Universidade. Nos territórios de reduzida ocupação urbana as dinâmicas populacionais são, naturalmente, menos intensas, apesar do saldo tendencialmente positivo.

Em suma, ao longo dos últimos 10 anos, a cidade de Vila Real combinou não só tendências de crescimento e de perda populacional nos núcleos centrais e nas principais zonas residenciais, mas também um ligeiro aumento do número de residentes nos territórios de menor densidade, indiciando uma tendência para a intensificação dos padrões suburbanização, com claro prejuízo para o estabelecimento de padrões de mobilidade sustentáveis.

## 2.2 Topografia

A hipsometria e o declive apresentam especial importância para o desenvolvimento da cidade, mais concretamente para fixação de população e edificado que, regra geral, é facilitado por declives menos acentuados. Declives mais elevados são também claros elementos dissuasores do uso de modos ativos. Por esse motivo, ilustram-se na figura seguinte os declives na cidade de Vila Real, de acordo com o estabelecido no decreto-lei nº 163/2006, de 8 de agosto, atualizado pelo decreto-lei nº 125/2017, de 4 de outubro, que aprova o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais.

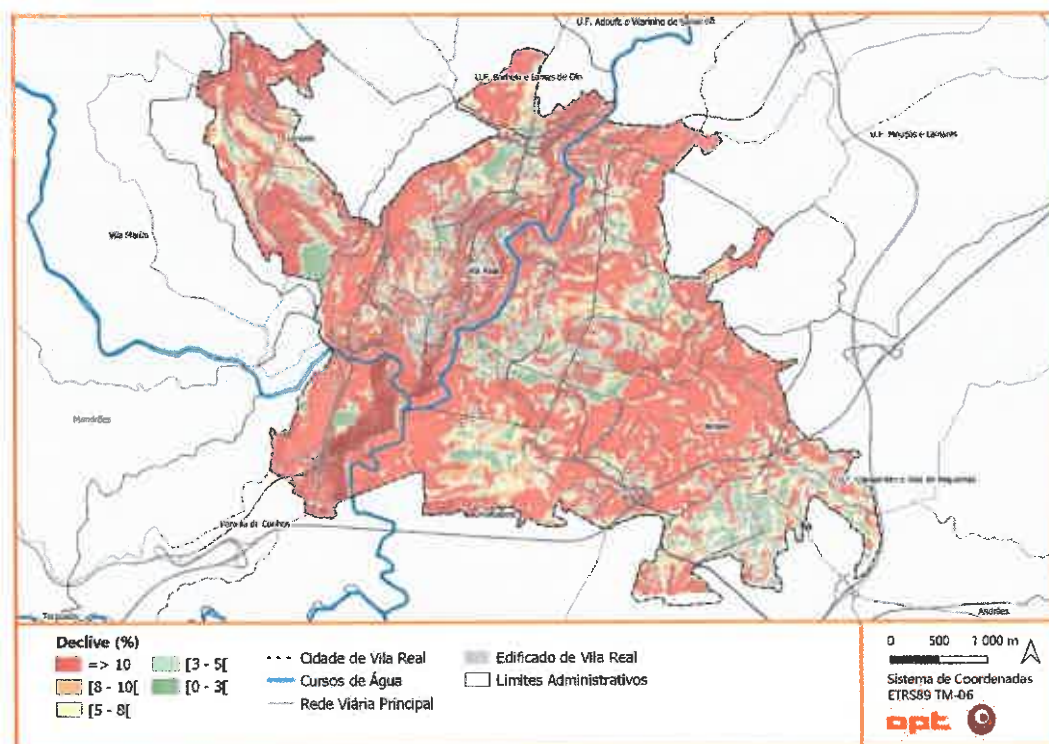


Fig. 12 Declive na cidade de Vila Real.  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Com base nos elementos fornecidos pelo município pode verificar-se desde logo que grande parte do território em estudo apresenta, em média, declives superiores a 10% (aproximadamente 60% da área da cidade). A juntar ao descrito, é ainda frequente a existência de áreas com declives médios entre os 5 e os 10%, sendo de esperar que a estrutura viária acompanhe, em grande medida, estes mesmos padrões. Embora este cenário aparente ser claramente desfavorável para os modos ativos, cerca de 12% do território apresenta declives médios inferiores a 5%. Estes concentram-se ao longo de alguns focos de urbanidade, como é o caso dos eixos Nossa Senhora da Conceição – Câmara Municipal e Ponte Metálica – Araucária. Neste sentido, é seguro assumir que apesar da topografia se impor como uma condicionante significativa para a promoção da mobilidade ativa em grande parte do território, a existência de zonas de reduzido declive e com elevados níveis de ocupação urbana indicia a presença de um cenário mais favorável do que o inicialmente preconizado.

### 2.3 Estrutura Espacial

O Plano de Urbanização da cidade de Vila Real, aprovado a 13 de novembro de 2020 estabelece as regras a que deve obedecer a ocupação, uso e transformação do solo, visando a coerente organização do território abrangido pelo Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real. Nesse sentido, a planta de zonamento que define a Classificação e Qualificação do Solo diferencia entre o *Solo Rústico* e *Solo Urbano*, detalhando para cada elemento destes grupos as suas categorias e subcategorias. A sua representação encontra-se vertida na figura seguinte.

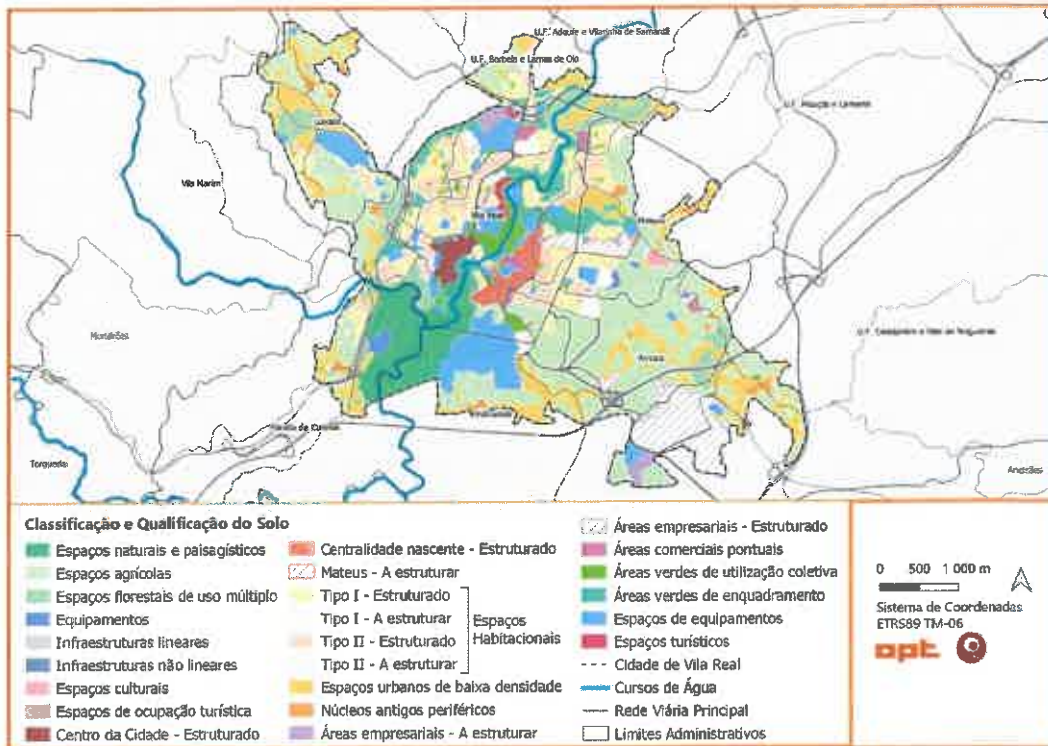


Fig. 13 Classificação e qualificação do solo – Vista Geral  
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

A análise da distribuição espacial das diferentes classes de uso do solo no interior do território da cidade de Vila Real indica que 28% da área de estudo se encontra classificada como *Espaços Agrícolas*, com especial incidência nas freguesias de Lordelo e Arroios. Com uma representatividade considerável encontram-se ainda os *Espaços Habitacionais*, representando cerca de 17% do território, e os *Espaços urbanos de baixa densidade*, com 15% do total.

Esta análise permite perceber a forma como o território é ocupado e definir diferentes polos de utilização diferenciada com base nas classes apresentadas. De acordo com esta caracterização são definidas duas centralidades. A primeira em torno da Avenida Carvalho Araújo, concretizando a tipologia *Centro da Cidade – Estruturado* e a segunda na margem oposta do rio, entre a Praça da Galiza e Abambres, caracterizada como *Centralidade nascente – Estruturado*. Os diferentes núcleos de ocupação urbana, fora destas centralidades, assumem diferentes tipologias de *Espaços Habitacionais*. É de referir também a representatividade, principalmente



nos extremos da área de estudo, de um conjunto de *espaços urbanos de baixa densidade*, acompanhando os antigos caminhos municipais, bem como de alguns *núcleos antigos periféricos*.

A sul da área de estudo destacam-se três importantes manchas. Uma primeira, a sul da confluência dos Rios Cabril e Corgo, concretizando um *Espaço natural e paisagístico*, uma segunda materializada pela UTAD e caracterizada como *Espaço de equipamento* (escolar), e uma terceira delimitando a Área Empresarial de Constantim. Por fim, os espaços intersticiais do território da cidade de Vila Real encontram-se ocupados por espaços agrícolas, pontuadas por pequenos núcleos florestais e áreas verdes de enquadramento.

Focando a análise apenas nas tipologias de uso do solo que agregam a maioria das funções residenciais, estabelece-se uma relação forte com as zonas de maior concentração de população. Segundo o Relatório do Plano de Urbanização, os Espaços Habitacionais classificados podem inserir-se em diferentes subcategorias, sendo dois deles, os Espaços habitacionais do Tipo I e do Tipo II. A primeira subcategoria referida representa as moradias com um ou dois fogos, enquanto as do Tipo II são constituídas por edifícios de habitação coletiva. Estas tipologias de habitação podem ser ainda classificadas mediante a sua ocupação. Caso já se encontrem estabilizadas serão caracterizadas por “Estruturado” e, caso se trate de uma área ainda sem uma estrutura consolidada é definida pela classificação “A estruturar”.

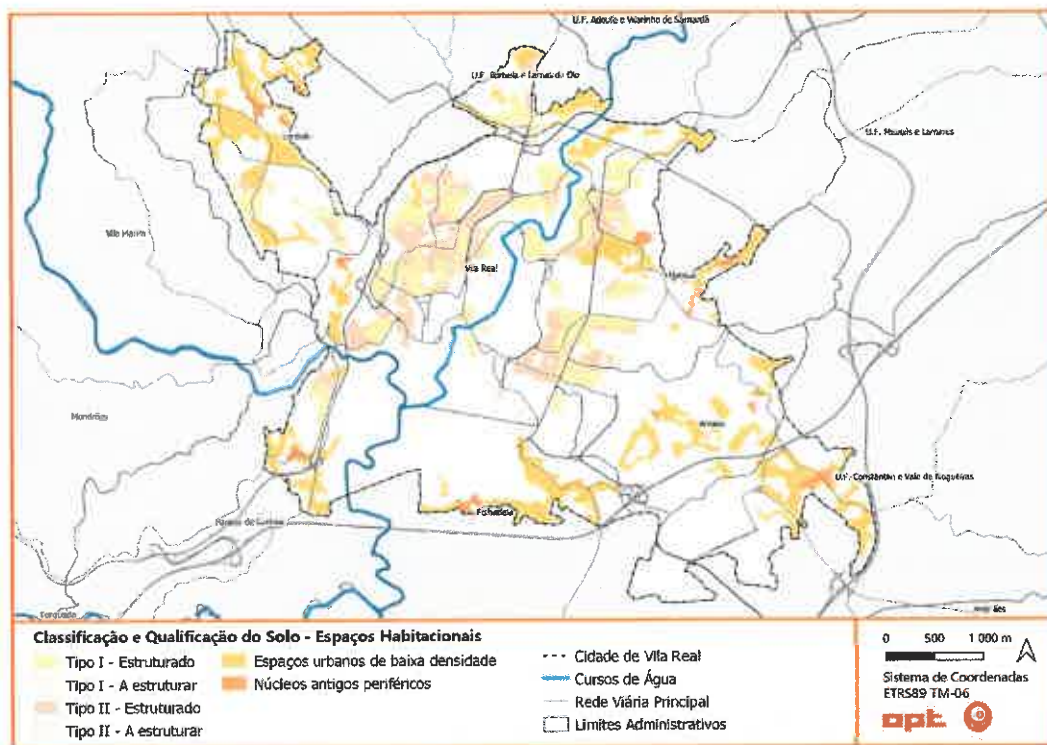


Fig. 14 Classificação e Qualificação do Solo – Espaços habitacionais  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Na ótica da mobilidade, as áreas habitacionais com maior procura pela mobilidade serão as áreas com maior número de fogos habitacionais, sendo aqui os *espaços do Tipo II - Estruturado* as que melhor se enquadram por se tratar de habitação coletiva, juntamente com os *espaços estruturados do Tipo I* que embora represente habitações unifamiliares apresentarão um nível de consolidação urbana que não deverá ser ignorado.

- Num segundo plano temos os *Espaços urbanos de baixa densidade*, onde a procura por mobilidade justificará a disponibilização de soluções de transporte específicas, na medida que as soluções desenvolvidas para meio urbano, como o transporte público regular, dificilmente encontrarão viabilidade económica. Para além das áreas habitacionais já estruturadas, importa atentar às áreas classificadas como “A estruturar” que, embora no presente não se encontrem com um número de residentes significativo, representam territórios preferenciais para a expansão urbana.

Para além dos polos habitacionais, existem outras tipologias de elevada importância para a mobilidade na cidade, pelo elevado número de movimentos que geram e atraem numa base diária. São eles os espaços centrais, as áreas empresariais, áreas destinadas ao comércio e os equipamentos.

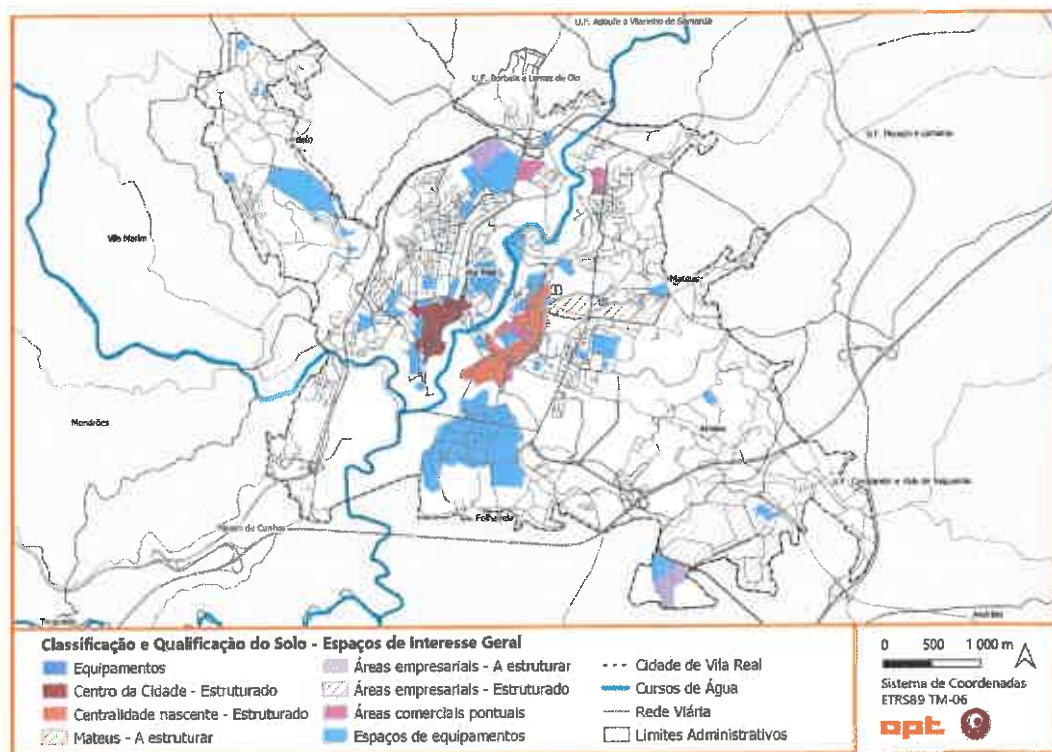


Fig. 15 Classificação e Qualificação do Solo - Espaços de Interesse Geral  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022



Nesta caracterização destacam-se os espaços destinados a equipamentos, sendo que as maiores manchas correspondem à UTAD, ao Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro e ao quartel do Regimento de Infantaria nº13. Embora com maior concentração na zona central do concelho, é visível alguma dispersão territorial dos espaços para equipamentos, em linha com a localização de escolas e outros equipamentos públicos, como é o caso de juntas de freguesia.

As duas principais centralidades da cidade de Vila Real, conforme identificado anteriormente, também se encontram visíveis nesta análise, aludindo-se à existência de uma intenção para a estruturação futura da zona de Mateus, entre a Avenida da Europa e a Rotunda de Mateus.

No que respeita a áreas empresariais, para além do espaço já estruturado em Constantim, está prevista a alocação de uma parcela para a expansão a sul, bem como ao longo do limite norte do Regimento de Infantaria. Este facto é significativo, por quebrar a tendência atualmente verificada de concentração de atividade industrial num único ponto do concelho.

Para além da caracterização da estrutura urbana através do uso do solo é importante perceber de que forma estes mesmos usos se encontram dispostos pelo edificado existente. Torna-se assim possível identificar não só a extensão de zonas de monofuncionalidade residencial, com claro prejuízo para os índices de acessibilidade pedonal, mas também identificar as parcelas do território que promovem a mistura de usos, bem como avaliar a concentração ou dispersão dos grandes edifícios com função de serviços, comercial ou industrial.

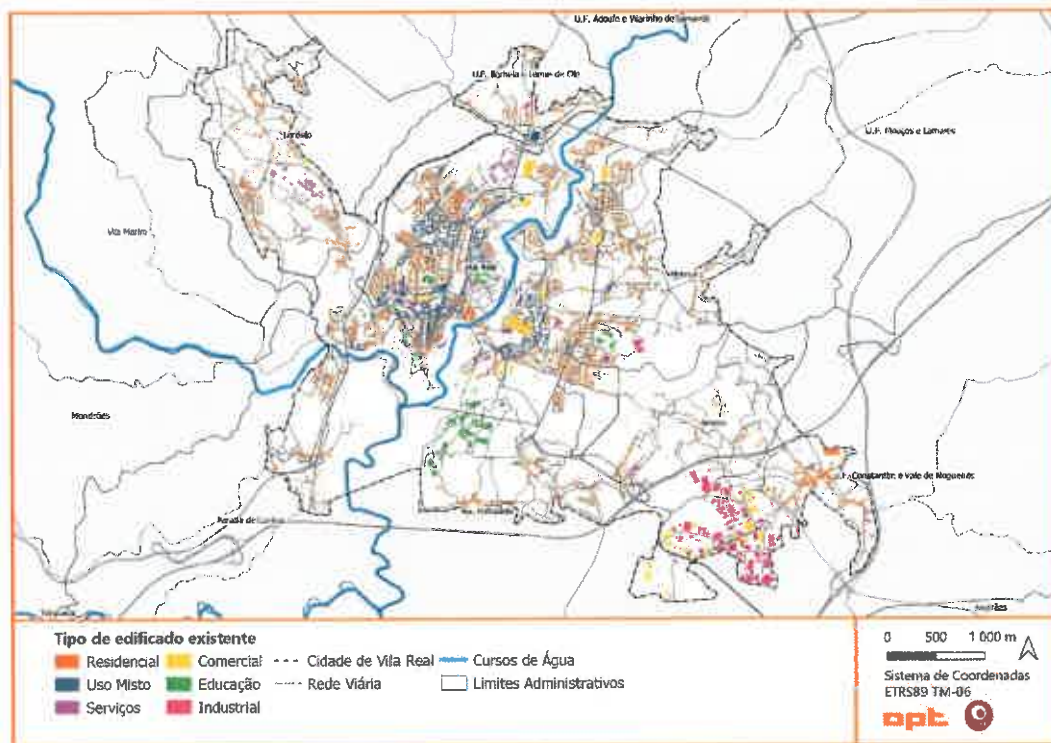


Fig. 16 Categorias de uso do edificado existente  
 Fonte dos dados: OpenStreetMap; CM Vila Real, 2022



Como o mapa anterior demonstra, a categorização do uso do solo acaba por se refletir, com um relativo grau de expressão, nas tipologias de uso do edificado. Nos territórios de baixa densidade, que evoluíram organicamente e de forma pouco planeada, é notória a monofuncionalidade residencial, exemplificada pela quase exclusividade de edifícios identificados com a cor laranja. No entanto, este facto não é exclusivo destes territórios, sendo possível encontrar padrões similares em vários pontos da área de estudo. Na verdade, a função residencial é predominante em núcleos de maior densidade de edificado e com uma génese mais antiga, como é o caso do Bairro dos Ferreiros ou do centro de Constantim. Outros exemplos são as grandes urbanizações periféricas, algumas de génese relativamente recente, como são os casos dos Bairros do Boque, Vilasol, Vila Paulista, Santa Maria, Lordelo, a Urbanização Aleu e a Cooperativa “O Professor”. Estes padrões alinham-se com as elevadas taxas de utilização do automóvel neste território, dadas as elevadas distâncias a percorrer para o acesso a bens e serviços.

À medida que nos aproximamos do centro da cidade, estes padrões mantêm-se, sendo possível encontrar vastas extensões compostas por edifícios exclusivamente residenciais em alguns dos pontos de maior densidade populacional, como é o caso do bairro Dr. Francisco Sá Carneiro ou do entorno das escolas da Araucária. Já no interior da cidade, a monofuncionalidade residencial predomina no espaço urbano entre o Pioledo e a Senhora da Conceição, bem como entre esta última e a IP4.

Por sua vez, é no centro da cidade que se encontra a maior concentração de edifícios de tipologia mista. Identificados com a cor azul, estes dizem respeito à combinação da função residencial com a de comércio ou serviços, e associam-se, naturalmente, às grandes centralidades urbanas. O maior polo de concentração surge em redor do centro nevrálgico de Vila Real, estendendo-se longitudinalmente entre o Terminal Rodoviário e o Rio Corgo e transversalmente entre a Avenida 1.º de Maio e o Pioledo. Ainda nesta margem do rio é notória a presença de outro foco de grandes dimensões em redor da Senhora da Conceição e um terceiro ao longo das margens da Avenida da Europa. Dada a barreira formada pelo Rio Corgo, com a urbanização na margem oposta do rio, deu-se naturalmente o desenvolvimento de outro polo com dinâmicas urbanas próprias, desenvolvendo-se linearmente entre a Praça da Galiza e a Alameda de Grasse.

A função de educação (a verde) localiza-se, em grande medida, nos polos de maior concentração populacional. Assim, no centro da cidade é visível a área de implantação dos grandes equipamentos escolares, como é o caso da Escola Diogo Cão, das Secundárias de São Pedro ou de Camilo Castelo Branco, e na margem oposta do rio, a EB2/3 Monsenhor Jerónimo Martins ou a Secundária do Morgado de Mateus. A grande exceção a esta tendência é o campus da UTAD, a sul da área de estudo, e que reúne mais de 40 edifícios dedicados ao ensino e à investigação, numa área de 120 hectares.

Similarmente aos padrões de localização dos edifícios destinados à educação, aqueles com função exclusivamente de serviços (a roxo) surgem concentrados nas zonas de maior densidade no município, representando os principais equipamentos administrativos, de saúde, cultura e lazer. As maiores exceções encontram-se no extremo poente da área de estudo, com o

complexo do Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro, e no limite norte da freguesia de Vila Real com o Quartel do Regimento de Infantaria Nº 13 do Exército português.

No que respeita aos edifícios de uso exclusivamente comercial (a amarelo) é inegável a presença do Centro Comercial “Nosso Shopping”, na margem nascente do Corgo, um edifício com uma área de implantação superior a 20 000 m<sup>2</sup>. A grande maioria dos edifícios de função exclusivamente comercial encontra-se dispersa em redor do núcleo urbano central, próxima dos locais de maior concentração de população, e por norma associado a grandes super e hipermercados. Outro foco de concentração de edifícios comerciais materializa-se na Zona Empresarial de Constantim, representando grandes stands de venda e reparação de automóveis ou de estabelecimentos de comércio grossista.

Salvo exceções pontuais, principalmente associados a adegas cooperativas e outros equipamentos ligados à produção vitivinícola, os edifícios de uso industrial (identificados a rosa) concentram-se na Zona Empresarial de Constantim, a sudeste da área de estudo. Abrangendo uma área de cerca de 800 mil metros quadrados, e com projetos existentes para expansão futura, é visível a forte aposta no desenvolvimento da zona industrial, muito por culpa da sua localização estratégica, a curta distância da autoestrada A4 e, simultaneamente, uma das zonas do município com declives mais reduzidos.

Estas sinergias serão analisadas em maior pormenor no subcapítulo seguinte, respeitante ao sistema de centralidades da cidade de Vila Real.

#### **2.4 Sistema de Centralidades**

Os padrões de ocupação do território são fundamentais na definição das dinâmicas urbanas. Por norma, qualquer território urbano encontra-se estruturado num sistema de centralidades, identificando setores “estanques” com características funcionais homogéneas. Neste exercício foram definidas quatro tipologias de centralidades. A primeira (principal) define o núcleo duro do concelho. A segunda (residencial) identifica os territórios que se caracterizam pela predominância de edifícios exclusivamente residenciais. A terceira (mista), como o nome indica, define locais caracterizados pela combinação da função residencial com outros usos compatíveis, nomeadamente o comercial e o de serviços. Finalmente, a quarta categoria (emprego) identifica os grandes pontos onde predomina a função laboral.

Cada centralidade encontra-se delimitada por um ponto, definindo o centro de um polígono hipotético que delimita cada centralidade. Esta decisão facilita não só a interpretação dos resultados, como permite responder adequadamente aos requisitos técnicos para as etapas posteriores de avaliação da acessibilidade. Deste processo foram definidos um total de 34 centralidades, sendo uma, a centralidade principal de Vila Real, vinte de natureza residencial, cinco de emprego e oito mistas, e dispostas segundo três níveis hierárquicos, conforme identificado no mapa seguinte.

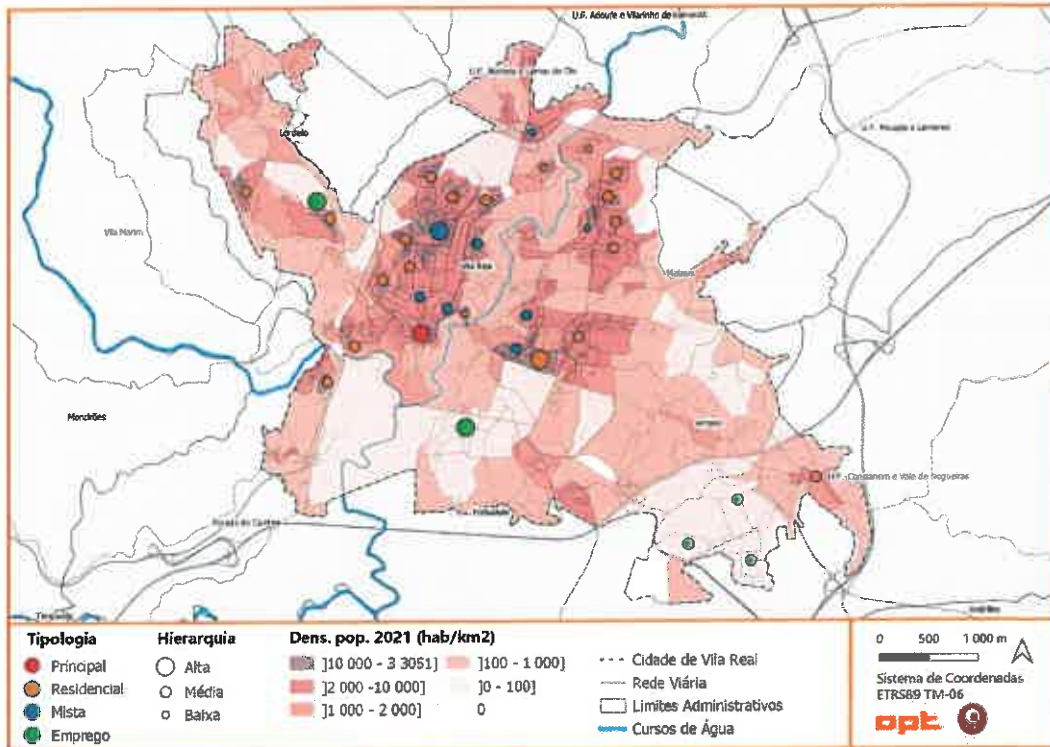


Fig. 17 Sistema de centralidades da cidade de Vila Real  
Fonte dos dados: INE, 2022

A centralidade principal da área de estudo localiza-se no ponto nevrálgico do concelho, a Avenida Carvalho Araújo, delimitada por importantes equipamentos administrativos, como é o caso da Câmara Municipal e do Tribunal. Este ponto beneficia também da proximidade da Loja do Cidadão, recentemente inaugurada.

Quanto às centralidades mistas, a de maior importância localiza-se na Senhora da Conceição, ponto que concentra uma população significativa, assim como estabelecimentos comerciais e de serviços. Ainda nesta margem do rio define-se a centralidade mista da Avenida da Europa e, mais a sul no núcleo urbano central identificam-se as centralidades da Avenida 1º de Maio e do Pioledo. A sua separação deve-se, maioritariamente, à diferença de cotas entre estes dois pontos. A norte da área de estudo define-se a centralidade das Flores e, na margem oposta, a de Abambres, ambas assumindo uma hierarquia baixa, pela menor diversidade de usos de apoio à função residencial. Já o eixo de concentração de edifícios de tipologia mista entre a Praça da Galiza e a Alameda de Grasse origina o estabelecimento de duas centralidades de hierarquia intermédia.

A dispersão de centralidades residenciais deve-se, em grande medida, à configuração da infraestrutura viária e, como tal, da sua ligação com o território envolvente. O Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, pelos elevados valores de densidade populacional, assume-se como a única centralidade de hierarquia elevada nesta categoria. Apenas o Bairro de Ferreiros, de Santa



Maria e a Cooperativa “O Professor” tipificam centralidades residenciais de hierarquia baixa. Isto significa que a maioria das centralidades residenciais se caracterizam por uma hierarquia média. Assim, tem-se na freguesia de Lordelo, as centralidades do Bairro de Lordelo e da Urbanização Aleu, na freguesia de Parada de Cunhos, temos o Bairro Fonte da Rainha. Já na freguesia de Mateus surgem, de forma quase consecutiva, o Bairro da Pimenta, a Vila Sol, o Bairro do Boque e a Vila Paulista. Apesar da proximidade entre si, o facto de se conectarem à rede viária e, como tal, ao resto da cidade por apenas um ponto, faz com que funcionem como unidades urbanas isoladas. Na União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras é possível encontrar uma única centralidade residencial, de hierarquia intermédia, no centro de Constantim. Já na freguesia de Vila Real definem-se, a norte, as centralidades residenciais de Montezelos, S. Vicente de Paulo e Timpeira, no centro, temos as centralidades da Concha, Seixo e Translar e a sul a centralidade de Botelhas.

Finalmente, as centralidades de emprego surgem associadas aos grandes equipamentos do concelho, localizados a média ou longa distância de polos de concentração de população. Assim, definem-se as centralidades de emprego do Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro; da UTAD e da Zona Empresarial de Constantim. Esta última, pela sua extensão, encontra-se identificada por três pontos equidistantes.

Deste modo, é possível refletir sobre o funcionamento e interligação das diferentes áreas da cidade de Vila Real de forma mais simplificada, tipificando o seu funcionamento segundo princípios teóricos de organização funcional do espaço. Assim, o centro da Cidade de Vila Real assume um carácter claramente multifuncional, estruturando-se segundo vários núcleos residenciais e mistos relativamente próximos entre si. No extremo nordeste da área de estudo, o território é pontuado por um conjunto de centralidades residenciais, não existindo uma centralidade mista de dimensão relevante para suportar adequadamente a função habitacional. O mesmo sucede na freguesia de Lordelo, onde o Hospital se assume como principal centralidade, atraindo trabalhadores e utentes de todas as áreas do concelho. O mesmo se passa na freguesia da Folhadela, recaindo à UTAD o papel de única centralidade. A freguesia de Arroios é a única onde se regista uma ausência de centralidades, fruto dos reduzidos índices de densidade populacional e, como tal, de “massa crítica” para o estabelecimento de pontos focais de urbanidade. Finalmente, na UF de Constantim e Vale de Nogueiras, a centralidade residencial de Constantim contrasta com o importante papel da Zona Empresarial na concentração de emprego. Esta heterogeneidade do centro da cidade de Vila Real lança, inevitavelmente, importantes desafios para a criação de uma estratégia integrada de mobilidade.

## **2.5 Padrões de Mobilidade**

Caracterizados os padrões de ocupação urbana da cidade de Vila Real é possível prosseguir para a caracterização dos padrões de mobilidade. Para esta tarefa utilizou-se os resultados dos Censos 2021 que caracterizam apenas os movimentos pendulares da população residente, em oposição a todas as deslocações dos residentes. Para tal e completa abordagem seria necessário o desenvolvimento de um Inquérito detalhado à Mobilidade, instrumento que ainda não se encontra disseminado em Portugal.



26  
*[Handwritten signature]*

Na primeira parte deste documento foram analisados os padrões de mobilidade entre Vila Real e os municípios vizinhos, tendo ficado patente a elevada percentagem de utilização do automóvel e a elevada representatividade de movimentos pendulares para destinos relativamente distantes. Em linha com a heterogeneidade nos padrões de ocupação de ocupação do território, não só entre o interior e o exterior da cidade de Vila Real, mas também dentro dos limites desta área de estudo, também os padrões de mobilidade apresentam um conjunto de particularidades de relevo.

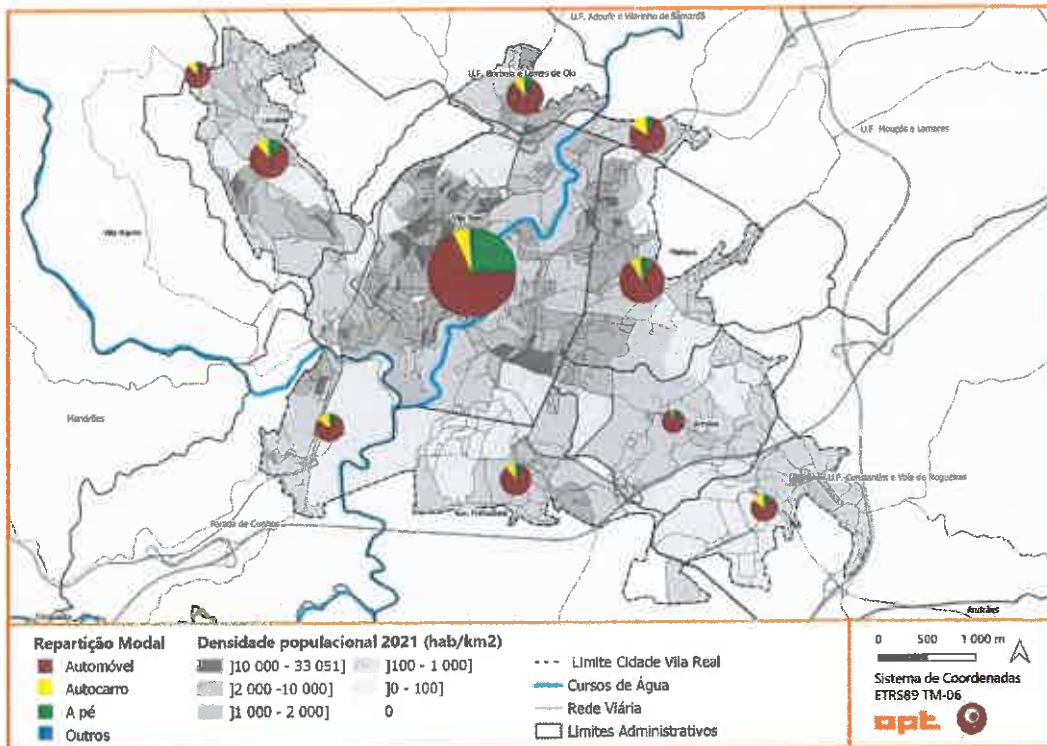


Fig. 18 Repartição modal à escala da freguesia em 2021.  
 Fonte dos dados: INE, 2021

As diferenças identificadas nos padrões de organização do sistema de urbano, com a área central da cidade de Vila Real estruturada em vários núcleos densos e caracterizados por um misto de usos, indiciavam a existência de hábitos de mobilidade mais sustentáveis no centro, face aos previsivelmente registados na sua periferia, caracterizada por padrões de monofuncionalidade residencial ou de emprego.

Neste sentido, o automóvel apresentava, em 2011, taxas de utilização inferiores a 60% nas freguesias de São Pedro e São Dinis, facto que não se verificou em 2021, com um claro aumento generalizado da utilização do carro. Em 2021 a freguesia de Vila Real foi aquela onde menos se utilizou o carro para movimentos pendulares (68%), seguido por Parada de Cunhos, Lordelo e UF Constantim e Vale de Nogueiras (77%). Mesmo analisando as freguesias que apresentaram a mais reduzida utilização do carro, mínimos obtidos, verifica-se uma elevada utilização do carro.

No que respeita o modo a pé, a freguesia de Vila Real compõe uma parcela importante do centro da cidade, pelo que a proximidade de bens e serviços, emprego e estabelecimentos de ensino

poderá contribuir para o elevado número de deslocações a pé. Fora da cidade central, a representatividade das deslocações a pé reduz-se consideravelmente, maioritariamente para valores inferiores a 10%, com o automóvel a ganhar representatividade, principalmente na UF Borbela e Lamas de Olo, Mateus e Arroios. Nesta última, o automóvel representa 84% do total de movimentos.

No que concerne à utilização do transporte público registam-se fenómenos particulares. Devido à extensão relativamente reduzida do núcleo urbano central, a população residente na freguesia de Vila Real recorre pouco frequentemente ao transporte público (6%). Por motivos diferentes, a utilização do transporte público é também reduzida nas freguesias de Arroios (3%) e Mateus (8%). No primeiro caso tal poderá dever-se à reduzida densidade populacional e, como tal, à dificuldade em atingir taxas de cobertura satisfatórias, e no segundo pela facilidade de acesso viário ao centro da cidade. Inversamente, outros territórios, apesar do seu carácter periférico, ostentam níveis de utilização do transporte público significativamente superiores, como é o caso da UF de Mouços e Lamas, UF Constantim e Vale de Nogueiras e Parada de Cunhos, com pesos de 15%, 14% e 14% respetivamente. Este facto poder-se-á dever a razões históricas, com a criação de hábitos de utilização do transporte público anteriores à proliferação do automóvel.

Analisando a evolução da utilização por tipo de transporte entre 2011 e 2021, pode constatar-se que em todas as freguesias se passou a utilizar mais o automóvel, com a exceção de Mateus onde se observou um decréscimo de aproximadamente 2%, o que pode significar uma predisposição para a utilização do transporte público. Num extremo oposto, a utilização do autocarro sofreu uma evolução inversamente proporcional à do automóvel.

O modo a pé, entre os anos em análise, sofreu variações dispare para as freguesias apresentadas no gráfico. Se por um lado, em Lordelo se obteve um aumento de 3% de deslocações a pé, alcançando-se 13% da população móvel da freguesia, por outro, em Vila Marim e U.F. Constantim e Vale de Nogueiras observou-se diminuições de 5%, num universo de 773 e 859 habitantes (moveis), respetivamente.

A interpretação destes resultados é essencial para avaliação do sucesso das políticas aplicadas a cada uma das freguesias nos últimos anos que, certamente tiveram impacto na evolução observada. Permite ainda perceber as particularidades de cada freguesia no que aos movimentos pendulares diz respeito, procurando-se aplicar no futuro diferenciadas resoluções por freguesia, com vista a um objetivo final, a diminuição da utilização do automóvel.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*



Fig. 19 Repartição modal nas freguesias integrantes da cidade e Vila Real.  
Fonte dos dados: INE, 2021

## 2.6 Síntese

A compreensão do sistema territorial é fundamental para o desenvolvimento de políticas de mobilidade adequadas às especificidades de cada contexto.

Os padrões de ocupação do solo da cidade de Vila Real caracterizam-se, em primeiro lugar, por uma marcante heterogeneidade na densidade de distribuição das diferentes funções. Para além de um centro relativamente denso, e onde coexistem os principais serviços públicos, a primeira coroa da periferia é caracterizada por um elevado número de loteamentos de função exclusivamente residencial. Três dos principais polos de emprego da cidade, o Centro Hospitalar, a Universidade e a Zona Industrial de Constantim, localizam-se fora deste núcleo central.

As dinâmicas populacionais ao longo dos últimos 10 anos indicam saldos positivos em novos núcleos residenciais, distribuídos em torno do centro da cidade, com o núcleo urbano central a caracterizar-se por uma perda generalizada. É também de destacar que uma parte significativa dos padrões de fixação de população ocorreram em territórios de menor densidade e, como tal, mais propensos à utilização do automóvel.

O relevo acidentado é um dos fatores característicos deste território, sendo frequentes os declives médios entre os 5 e os 10%. No entanto, alguns dos principais núcleos caracterizam-se por declives médios relativamente reduzidos, possibilitando a utilização de modos ativos.

Em termos gerais pode entender-se o sistema urbano da cidade de Vila Real segundo quatro tipologias de centralidades. Num primeiro nível, o centro da cidade, que alberga não só os paços do concelho, como alguns dos principais serviços, instituições públicas e atividade comercial. A

norte da mesma, bem como na margem oposta do rio, surgem diversas centralidades de menores dimensões, fruto da concentração de comércio e serviços. Já os diferentes núcleos residenciais constituem unidades de vizinhança isoladas, não só em termos funcionais, mas muitas vezes em termos físicos dada a configuração da rede viária que limita o número de acessos à restante rede. Finalmente, tem-se os principais polos de emprego, referidos anteriormente, com uma função residencial reduzida ou mesmo inexistente.

Por consequência, os padrões de mobilidade nas diferentes freguesias espelham esta configuração do território. Na freguesia central de Vila Real, o modo pedonal constitui uma parcela importante dos movimentos pendulares da população. Este modo vai perdendo protagonismo, progressivamente, à medida que a distância ao centro aumenta. Em sentido inverso, o automóvel chega a representar quase 85% do total dos movimentos pendulares nas freguesias periféricas. A utilização do transporte público é também relativamente modesta, embora em certas freguesias periféricas este modo apresente taxas de utilização superiores às do território central, onde a oferta é superior.

### 3. Oferta de Mobilidade

#### 3.1 Sistema Rodoviário

##### 3.1.1 Infraestrutura

A rede viária da cidade de Vila Real conta com aproximadamente 230 quilómetros de extensão, hierarquizada em 4 categorias, de acordo com a categorização definida do PDM.

- Vias coletoras – 13,7 km
- Vias distribuidoras principais – 36,5 km
- Vias distribuidoras locais – 31,2 km
- Vias de acesso local – 150,1 km

Na figura seguinte é apresentada a configuração espacial desta infraestrutura.

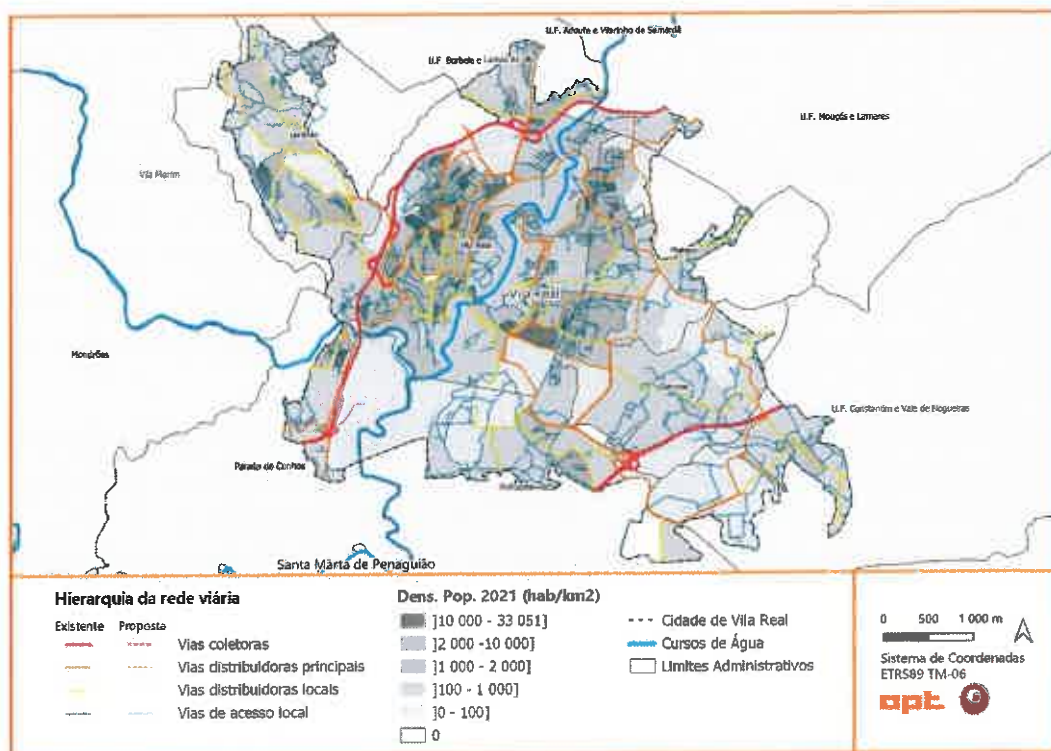


Fig. 20 Hierarquia viária da cidade de Vila Real  
Fonte dos dados: CM Vila Real; INE, 2022

As vias coletoras, com o nível mais elevado na hierarquia, têm como função efetuar as ligações regionais e nacionais, canalizando os fluxos de atravessamento e distribuindo os movimentos de entrada e saída pelas vias distribuidoras. Dentro desta categoria encontram-se o Itinerário Principal número 4 (IP4), outrora o principal ponto de ligação entre Vila Real, o litoral do país e o distrito de Bragança, e a autoestrada A4. O IP4, construído para substituir a estrada nacional 15 na travessia da Serra do Marão, caracterizou-se, desde a sua abertura, por níveis de sinistralidade elevados, principalmente nos meses de inverno. Esta via tem ligação à cidade em



três nós. Em 2016 foi inaugurado o troço da autoestrada A4 entre o Padronelo, em Amarante, e Parada de Cunhos, finalizando a ligação integralmente em autoestrada entre o Porto e Bragança. Esta nova via retirou a função de atravessamento inter-regional ao IP4, oferecendo condições de segurança inegavelmente superiores e reduzindo os tempos de viagem. Dentro do território em estudo, apresenta uma única ligação à rede viária local, próxima à zona industrial de Constantim.

As vias distribuidoras apresentam a função de interligar as diferentes freguesias e os centros urbanos, canalizando o tráfego entre as vias coletoras e as vias locais. Estas apresentam dois níveis hierárquicos: principal e local. Por norma, as vias distribuidoras principais encontram-se associadas ao traçado de estradas nacionais e regionais, com um papel importante na ligação aos municípios vizinhos. Dentro desta categoria encontra-se, por exemplo, a Estrada Nacional 2, que atravessa o núcleo urbano do município, coincidindo com algumas das suas avenidas mais movimentadas. Na área de estudo, o seu traçado inicia-se a norte por Flores, na UF de Borbela e Lamas de Olo e termina, após passagem pela centralidade do concelho, na freguesia de Parada de Cunhos. Importa ainda referir as ligações como a EN 313, vinda de Ribeira de Pena, com passagem em Vila Real, com ligação até Sarzedo em Moimenta da Beira, também a EN 226 com ligações para o Peso da Régua e Armamar, e por último a EN 322, com início no município em estudo e ligações para Sabrosa e Alijó. Dentro desta categoria encontram-se importantes eixos citadinos, de onde são exemplos as Ruas de Santa Iria, Santo António e Vasco Sarmiento, e as Avenidas Rainha Santa Isabel, Cidade de Orense, Carvalho Araújo, da Noruega, D. Dinis, bem como as Avenidas da Europa e da Universidade.

As restantes vias, categorizadas como 'vias de acesso local' possuem a função de distribuição do tráfego para o interior das áreas habitacionais.

Neste mapa é também possível identificar um conjunto de vias propostas, demonstrando a intenção do município em consolidar a rede viária, destacando-se a criação de novos eixos estruturantes a nascente da área de estudo, bem como de novas ligações ao IP4.

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

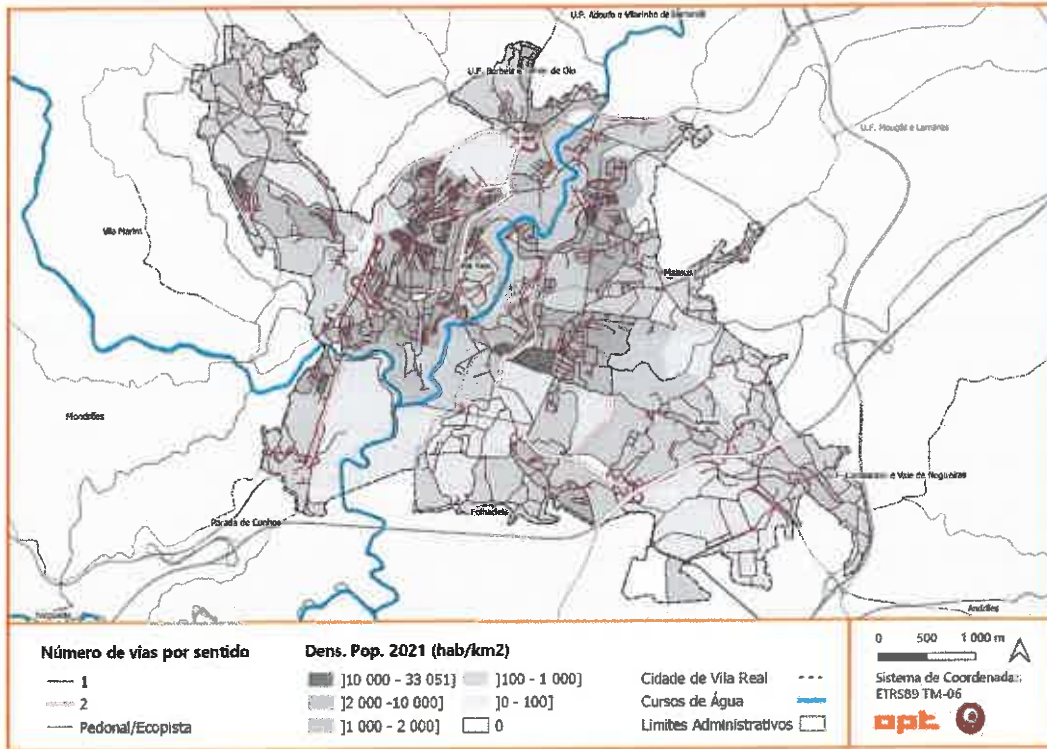


Fig. 21 Número de vias por sentido de circulação  
 Fonte dos dados: OpenStreetMap; INE, 2022

A rede viária é relativamente homogénea no que respeita ao seu perfil, variando entre 1 e 2 vias por sentido. Para além da autoestrada A4 e de certos troços da IP4, a existência de perfis com duas vias por sentido surge, no centro da cidade, apenas em alguns eixos estruturante como a Avenida Aureliano Barrigas, a Avenida da Universidade e a Avenida da Europa e o sistema viário que circunda a Senhora da Conceição. Identificam-se ainda estas características nas avenidas abertas a oeste, mais recentemente, com a construção da autoestrada A4. Estas vias iniciam-se junto ao polo desportivo da UTAD, passando por Vila Nova a sul, seguindo até Torneiros a norte, ligando ainda um outro ramal rodoviário, ao nó da autoestrada A4.

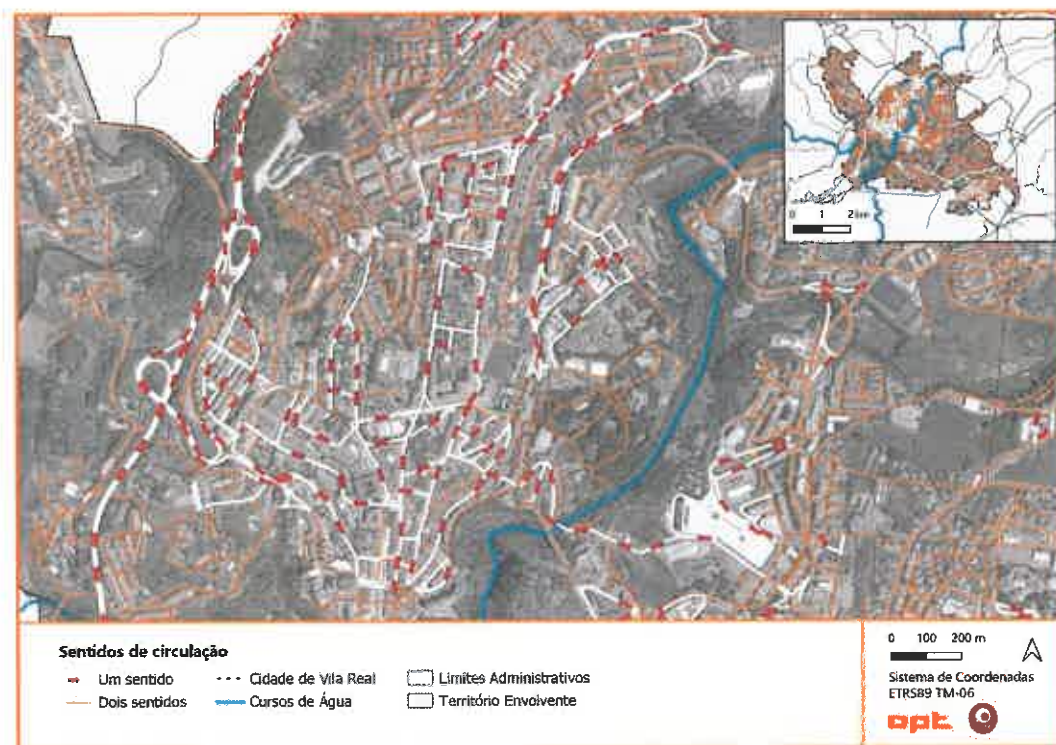


Fig. 22 Mapa de sentidos de circulação  
Fonte dos dados: OpenStreetMap, 2022

Os sentidos únicos encontram-se presentes quase exclusivamente no centro da cidade, na margem poente do Corgo, dadas as reduzidas larguras dos canais de circulação e a necessidade de conciliar espaço para a faixa de rodagem e estacionamento. Face a esta necessidade, é comum a necessidade do estabelecimento de circuitos circulares em redor dos quarteirões. Na margem oposta do rio, na centralidade mais recente, ao redor da zona comercial onde está implantado o centro comercial, verifica-se uma menor presença de ruas com sentido único de circulação, fruto do planeamento que conferiu ao desenho das ruas maior largura e disponibilidade para acolher ambos os sentidos de circulação. Apenas as vias no entorno a esta infraestrutura são constituídas apenas por um sentido, para direcionar o trânsito que pretende aceder especificamente a esta grande superfície.

Fora do centro da cidade, os sentidos únicos são marcadamente menos frequentes, com presenças pontuais na Araucária, na Zona Empresarial de Constantim, no núcleo antigo de Constantim e no Bairro de Santa Maria.

*Handwritten signature in blue ink.*

### 3.1.2 Tráfego e Congestionamento

Nesta secção são apresentados dados sobre o comportamento da rede viária, nomeadamente os níveis médios de congestionamento registados na hora de ponta da manhã. Para tal, foram sistematizados os dados do estudo de “Caracterização da Mobilidade em Transporte Individual” (ACIV, 2018). Neste estudo, com base em contagens de tráfego e inquéritos origem/destino, foi realizada uma análise detalhada do nível de utilização da infraestrutura viária, embora limitada a uma parcela da cidade de Vila Real, delimitada entre o IP4 a norte e poente, pela UTAD a sul e pela rotunda de Mateus, a nascente. De forma a abranger um território mais alargado, estes dados foram complementados com os dados de congestionamento médio disponibilizados pela Google. Na figura seguinte são apresentados os resultados da combinação destas duas bases de dados.

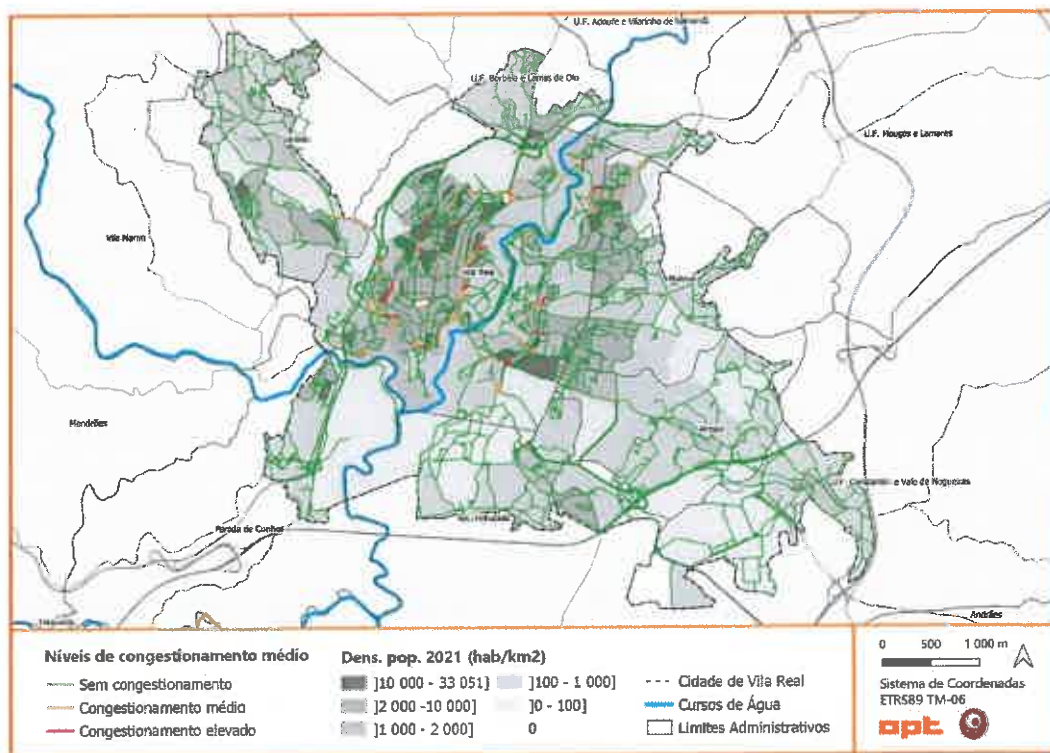


Fig. 23 Níveis de congestionamento na hora de ponta da manhã  
Fonte dos dados: ACIV, 2018; INE, Google, 2022

Desta análise é notório que os focos de congestionamento se resumem, quase exclusivamente ao centro da cidade. Em virtude dos menores índices de ocupação urbana, na metade este da cidade, que abrange as freguesias de Arroios, e a UF de Constantim e Vale de Nogueiras, não se registam quaisquer focos de congestionamento. A única exceção prende-se com rotunda a sul da universidade, em virtude da passagem de duas, para uma via por sentido, na ligação A4 - centro.

Nas ligações a norte destaca-se o congestionamento na dupla rotunda em frente ao Regimento de Infantaria, dado estabelecer a ligação entre quatro grandes eixos viários. Mais a nascente, a



rotunda do Intermarché é outro dos pontos críticos, sendo geradas filas consideráveis na EN2 a partir de Mouços e na N322 a partir de Mateus. Nas ligações a oeste identificam-se níveis médios de congestionamento na Avenida da Noruega na chegada à rotunda do Hospital, facto que também é expectável dado configurar-se como a única ligação viária entre o centro e esta infraestrutura, bem como aos grandes polos habitacionais da freguesia de Lordelo.

A intersecção semaforizada da Avenida cidade de Ourense com a Rua Dom Pedro de Castro é um importante ponto de congestionamento, por se tratar de uma das principais entradas no centro da cidade, a partir de oeste. Ainda na ligação oeste – centro, tem-se a rotunda da Rua Miguel Torga com a Rua das Botelhas, importante ponto de ligação a Parada de Cunhos. O atravessamento da Avenida Carvalho Araújo pela Avenida 1º de Maio é outro ponto problemático, em parte provocado por se encontrar desenhado como uma zona de coexistência e como tal, obrigar à redução das velocidades de circulação.

No estudo realizado pela ACIV em 2018 o cruzamento da Avenida 1º de Maio com a ponte metálica foi identificada como o principal foco de congestionamento. Alterações realizadas desde então, como a proibição na circulação nesta ponte no sentido este-oeste, nos dias úteis entre as 8h15 e as 10h, permitiram eliminar grande parte do congestionamento nesta via. No entanto, o mesmo foi transferido para a Avenida Europa, levando à formação de filas significativas no acesso à rotunda com a Avenida Aureliano Barrigas, que se estendem posteriormente em direção à Rua do Calvário.

No lado oposto do rio os maiores focos de congestionamento surgem nas principais interseções da Avenida da Universidade, nomeadamente com a Avenida João Paulo II, com a Rua Casimiro de Oliveira e com a Alameda de Grasse.

### **3.1.3 Estacionamento**

O estacionamento é um dos elementos-chave na definição do sistema de mobilidade automóvel. A existência de elevados níveis de oferta é indutora à utilização do automóvel. Por sua vez, elevadas pressões de estacionamento aumentam o tempo e o combustível despendido nas deslocações, podendo também aumentar os índices de estacionamento ilegal, com impactos negativos na fluidez do tráfego e da ocupação do espaço destinado aos modos ativos. A análise sobre o estacionamento estrutura-se em duas componentes, uma sobre o estacionamento público, alimentada por dados fornecidos pelo município e pelo estudo da ACIV e outra sobre o privado, através da recolha de dados do INE. Na figura seguinte é apresentada a oferta de estacionamento de rua, bem como todos os parques de estacionamento com uma lotação superior a 30 lugares.



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

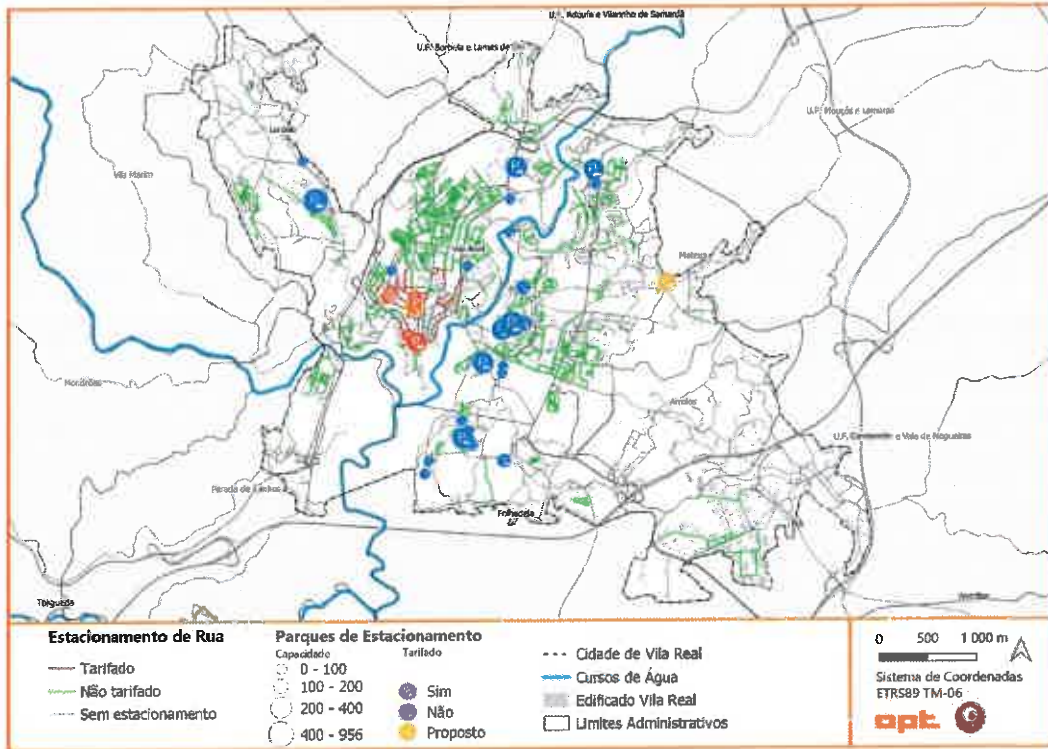


Fig. 24 Oferta de estacionamento público na cidade de Vila Real  
 Fonte dos dados: ACIV, 2017; CM Vila Real, 2022

A oferta de estacionamento de rua, legal, encontra-se, maioritariamente, na margem poente do Corgo, sendo também este o único local onde o mesmo é sujeito a tarifação. Freguesias como Arroios, Mateus, U.F. Constantim e Vale de Nogueiras não apresentam, praticamente, nenhum estacionamento de rua, sendo a exceção nestas, a zona industrial, que já contemplava estacionamento anexo às várias indústrias no seu plano de construção e posterior expansão. Tal não implica que não seja possível encontrar veículos estacionados na via pública fora dos arruamentos identificados a verde ou vermelho. No entanto, pela ausência de oferta formal para o estacionamento de veículos, tal representará situações de estacionamento ilegal.

Vila Real possui duas zonas de estacionamento de duração limitada (ZEDL), abrangendo cerca de 850 lugares, sendo tarifada todos os dias úteis das 8h às 19h e aos sábados das 8h às 13h, de acordo com o seguinte tarifário.

Tab. 3 Tarifário da ZEDL de Vila Real

Zona Tarifária	Zona I	Zona II
Taxa (€/hora)	0,70€	0,60€
1ª Fração (15 minutos)	0,20€	0,20€
2ª Fração (30 minutos)	0,35€	0,30€
3ª Fração (60 minutos)	0,70€	0,60€
4ª Fração (90 minutos)	1,05€	0,90€
5ª Fração (120 minutos)	1,40€	1,20€

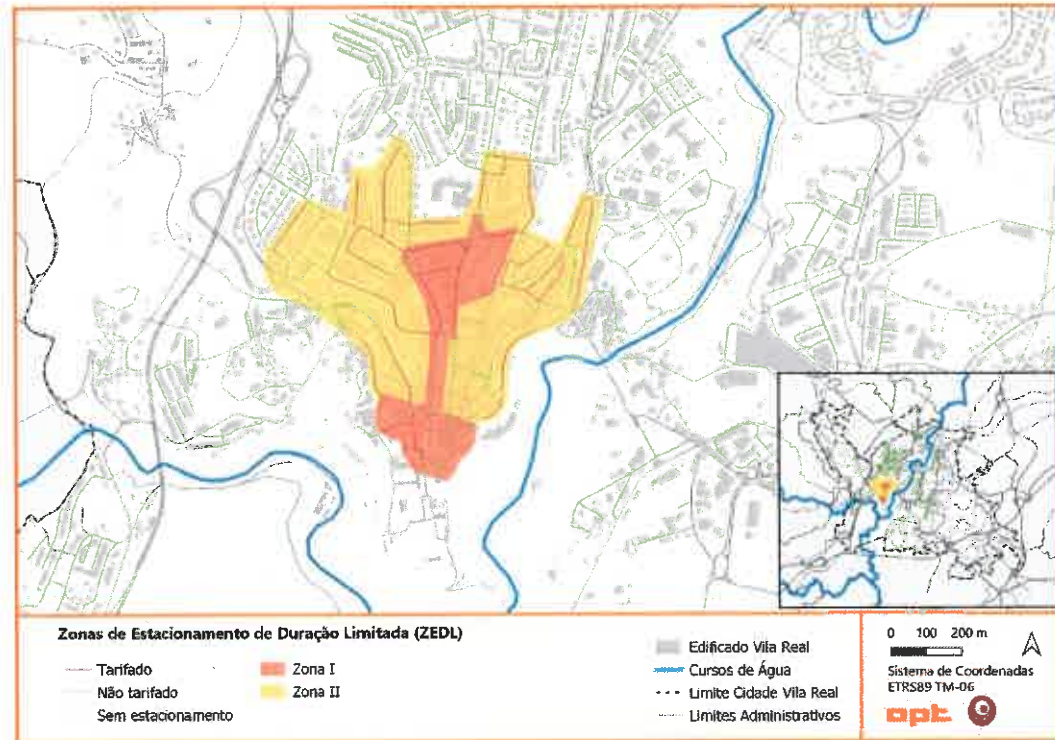


Fig. 25 Zonamento da ZEDL de Vila Real  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Esta tarifação destina-se a promover a rotação do estacionamento, numa tentativa de que as paragens sejam de curta duração, direcionando estadias de maior duração para os parques de estacionamento. Para tal, são disponibilizados quatro parques de estacionamento nesta zona, destacando-se os parques subterrâneos da Avenida Carvalho Araújo, com 262 lugares, e o Parque do Seixo, sob o edifício do Pavilhão dos Desportos, com 120 lugares. Nesta zona está prevista a construção de um parque subterrâneo, adjacente ao edifício do seminário, com uma lotação mínima de 280 lugares. Ainda dentro do território da ZEDL encontram-se parques de estacionamento de dimensões mais reduzidas, como é o caso do supermercado Pingo Doce, o Terminal Rodoviário e o Mercado Municipal, este último oferecendo 1h de estacionamento gratuito.

Os parques de estacionamento gratuitos encontram-se, por norma, associados a equipamentos que requerem uma elevada oferta. Como exemplo, vemos na freguesia de Lordelo, a poente, dois parques de estacionamento. Com maior dimensão (850 lugares), o parque do Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro (CHTMAD), e logo acima, com capacidade mais reduzida o parque de um supermercado da franquia Pingo Doce. No centro da cidade é possível encontrar um parque de estacionamento, integrado no supermercado Minipreço, e outro, recentemente criado na Rua Dr. Manuel Cardona, com a pretensão de combater a alta pressão de estacionamento existente na área, servindo a Unidade de Saúde Familiar do Corgo.

Saindo do núcleo em direção a nordeste, surge um conjunto de quatro parques associados a superfícies comerciais, sendo o maior encontrado junto ao hipermercado Continente (380 lugares). Continuando no eixo, para sul, passando pelas piscinas, podemos encontrar o parque de Codessais, servindo este equipamento bem como o Parque Urbano, assim como o parque destinado a servir o Teatro Municipal. A curta distância encontra-se o maior parque de estacionamento do concelho, sob o edifício do centro comercial, com mais de 950 lugares, assim como outro parque associado à superfície comercial JOM.

Mais a sul, próximo da Biblioteca Municipal de Vila Real, surge um novo parque que disponibiliza 251 lugares, enquanto na Praça da Galiza encontram-se mais dois parques, servindo outra superfície comercial e um restaurante de uma conhecida cadeia de Fast Food. Finalmente, todos os restantes parques que se encontram a sul no mapa são parte do campus da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.

Importa também referir a pretensão do município em construir um parque de estacionamento periférico, nas imediações da rotunda de Mateus. Este parque dissuasor, associado ao reforço da oferta de transporte público visa diminuir o número de veículos que entram na cidade. Ainda assim, a oferta de estacionamento no centro da cidade não dá resposta às necessidades, verificando-se índices significativos de estacionamento ilegal ao longo de vários períodos do dia.

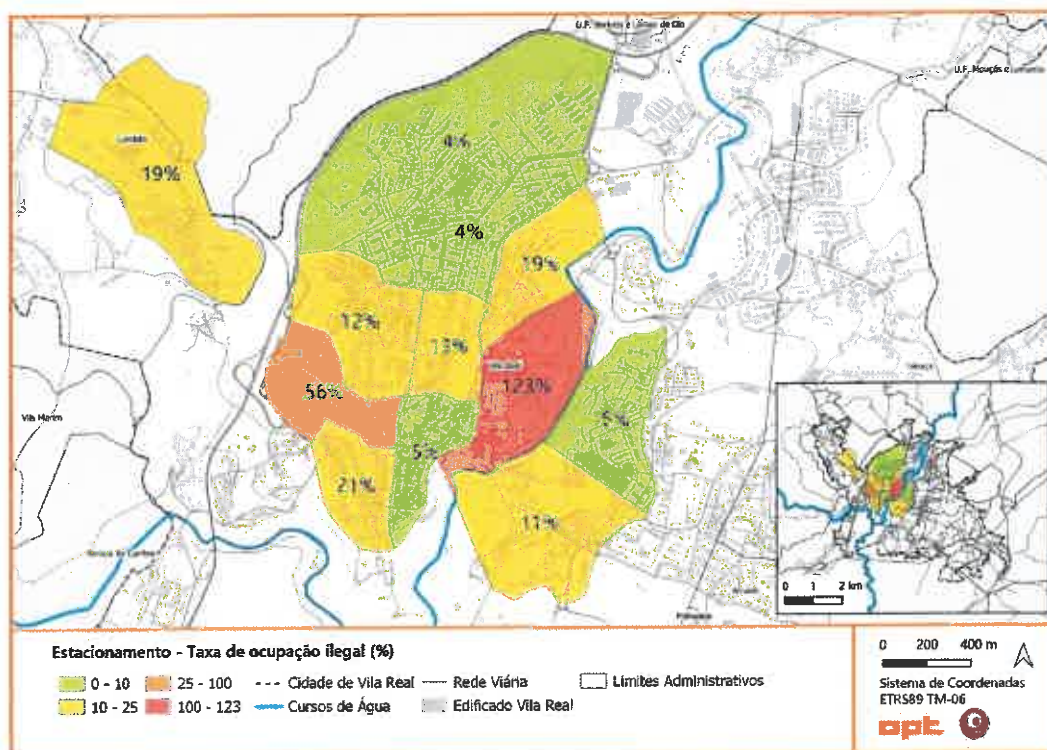


Fig. 26 Taxa de ocupação do estacionamento de rua ilegal entre as 10h e as 11h30  
Fonte: ACIV, 2017

A taxa de estacionamento ilegal varia entre 21% e 56% na zona entre a Câmara Municipal e o Mercado e Terminal Rodoviário, concentrando-se no período de pico das 10h às 11h30. A



reduzida percentagem de estacionamento ilegal identificada no triângulo Avenida 1º de Maio/ Avenida Carvalho Araújo e Rua do Calvário deve-se às características físicas dos arruamentos que, pela reduzida largura, impedem qualquer tipo de estacionamento ilegal. O estacionamento na área em redor do Agrupamento de Escolas Diogo Cão, Unidade de Saúde familiar do Corgo e Piscinas Municipais é o maior motivo de preocupação em matéria de estacionamento. Uma vez que a oferta de estacionamento legal fica praticamente completa, a prática de estacionamento ilegal atinge o dobro do número de lugares disponíveis no local, registando-se uma taxa de 123% em ilícitos. Como será visto mais à frente, nesta zona a taxa global de ocupação de estacionamento aumenta para o valor de 217%, indicando que a procura é superior ao dobro do número de lugares de estacionamento existentes. Fora destas zonas mais críticas a incidência do estacionamento ilegal é manifestamente inferior.

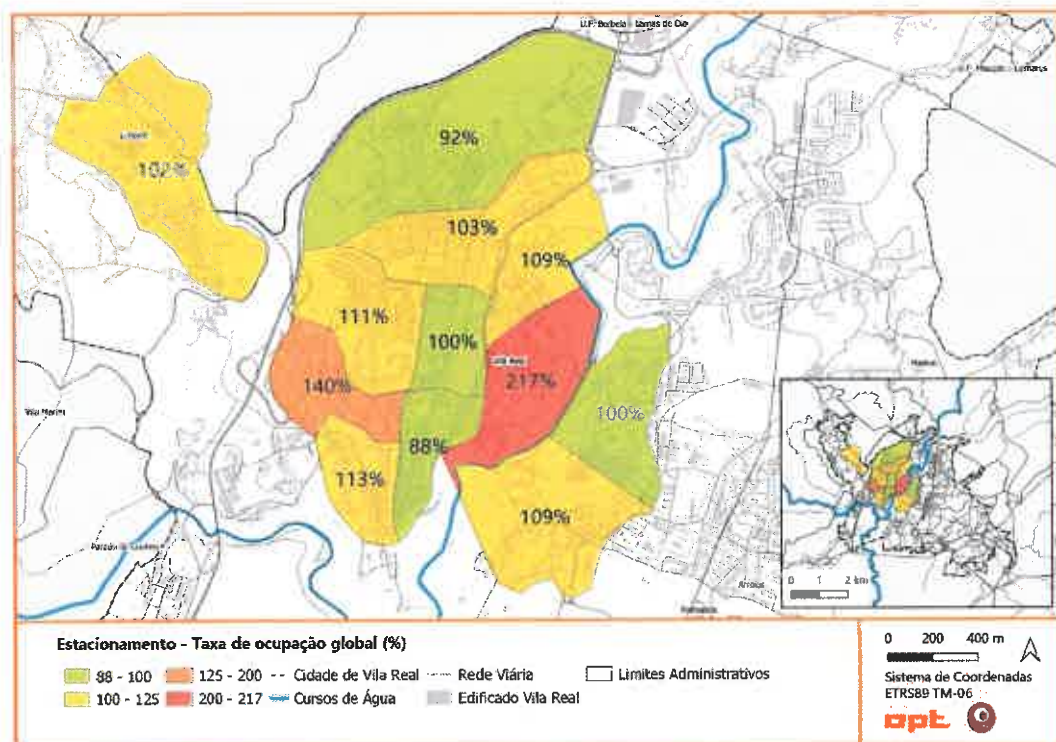


Fig. 27 Taxa de ocupação global do estacionamento de rua entre as 10h e as 11h30  
 Fonte dos dados: ACIV, 2017

Olhando para a procura global de estacionamento, são poucas as zonas onde a taxa de ocupação global de estacionamento se situa abaixo dos 100%. Tal significa que, face à ausência de capacidade disponível, qualquer ação com vista à expansão urbana ou densificação deverá providenciar uma oferta de estacionamento adequada ou em alternativa promover a utilização de modos alternativos ao automóvel.

No que concerne ao estacionamento particular, foi analisado o número de lugares de estacionamento existentes por três tipologias (por alojamento, por indivíduo e por km<sup>2</sup>), segundo os dados do INE (2011). Esta análise permite a aferição dos locais munidos de

*Handwritten signature*

estacionamento e respetiva capacidade relativa, tendo sido criados 3 mapas diferentes para o efeito que distinguem cada uma das tipologias acima mencionadas.

*Handwritten signature*

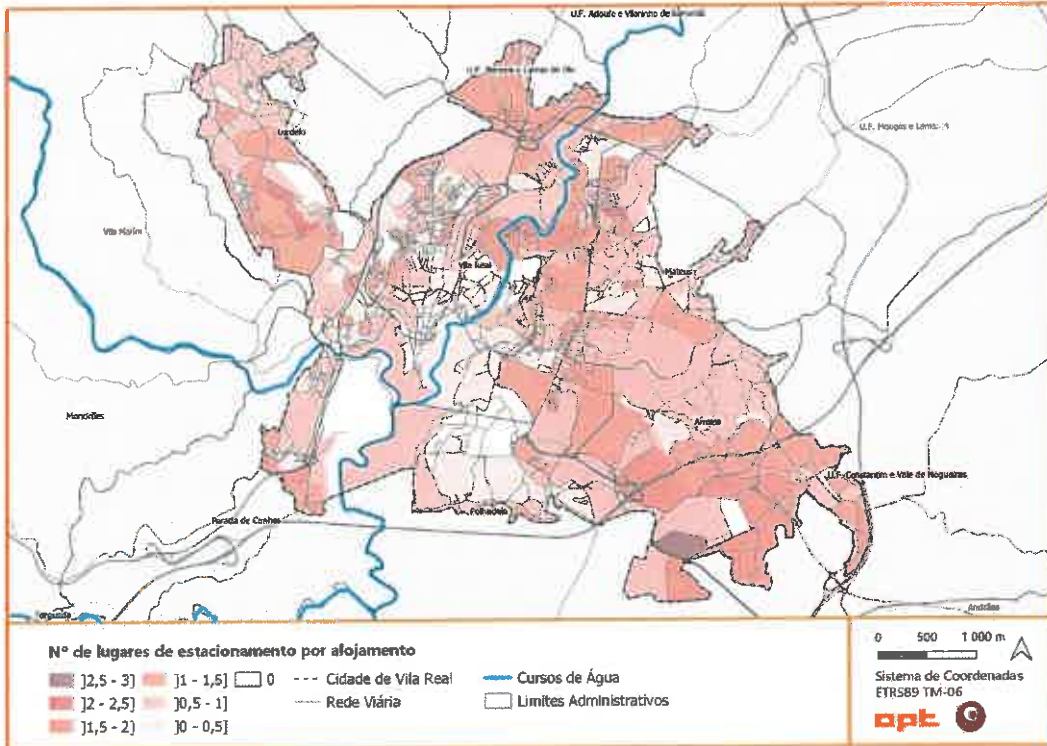


Fig. 28 Número de lugares de estacionamento privado por alojamento  
Fonte dos dados: INE, 2011

A análise por alojamento apenas permite tirar algumas (breves) conclusões. No centro da cidade as taxas de dotação de estacionamento são, em média, mais reduzidas, estando por norma abaixo de 1 lugar por alojamento. Por outro lado, zonas com predomínio de habitação unifamiliar, na periferia da cidade central, surgem associadas a maiores índices de estacionamento por alojamento. Este facto é particularmente perceptível a norte da IP4, na freguesia de Lordelo e na UF de Constantim e Vale de Nogueiras.



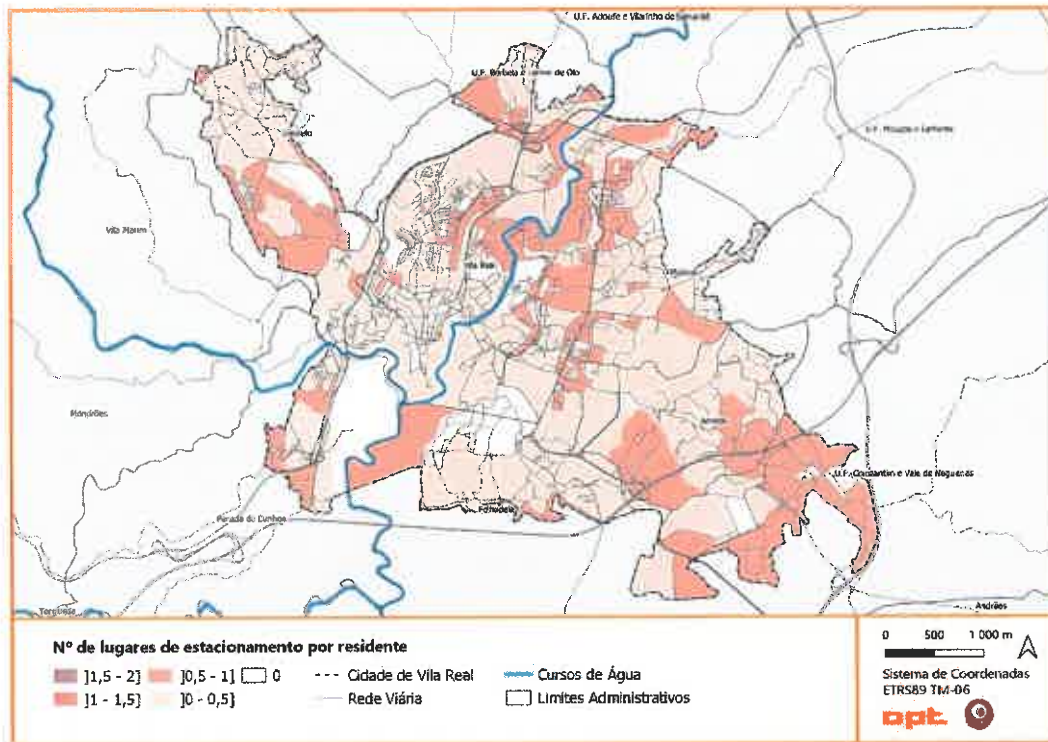


Fig. 29 Número de lugares de estacionamento privado por residente  
Fonte dos dados: INE, 2011

Passando a análise a incidir sobre a oferta de estacionamento por residente, grande parte dos padrões anteriormente identificados mantêm-se. A maioria do território do centro da cidade oferece menos de 0,5 lugares de estacionamento privado por residente, indo de encontro ao padrão previamente identificado, de menos de 1 lugar por alojamento.

As zonas com valores superiores surgirão, por norma, em áreas com maior prevalência em zonas de habitações unifamiliares ou de edifícios plurifamiliares destinados a classes de rendimento mais elevadas. São, no entanto, poucas as ocorrências onde o número de lugares de estacionamento por residente é superior a 1.

*[Handwritten signature]*

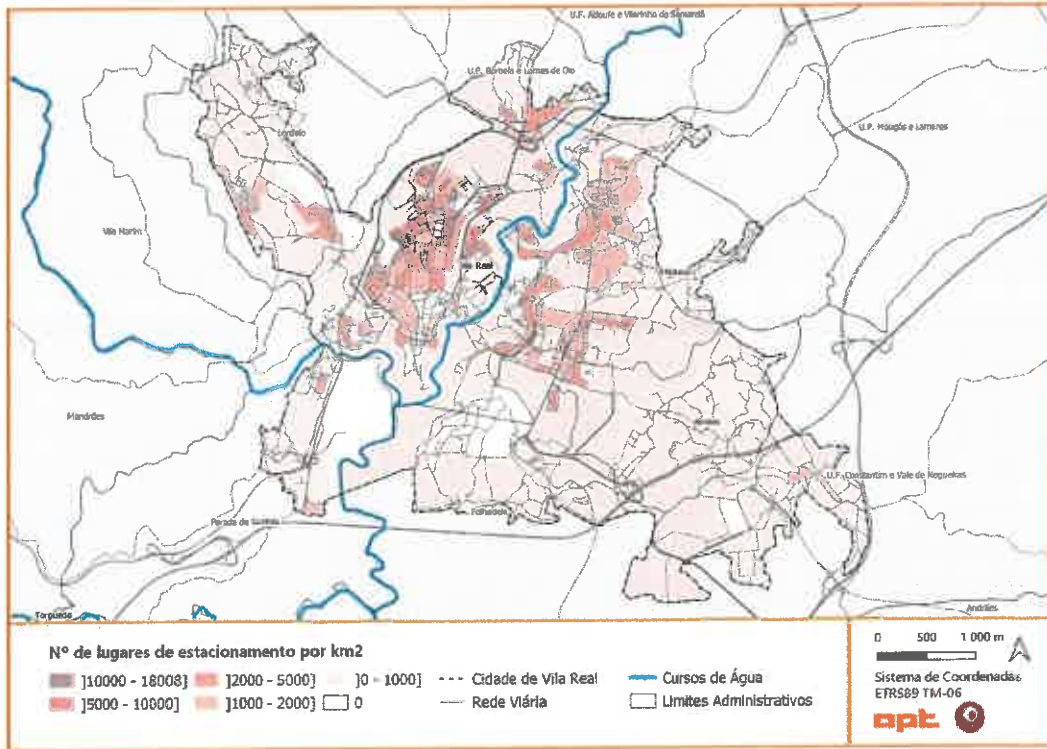


Fig. 30 Número de lugares de estacionamento privado por km<sup>2</sup>  
Fonte dos dados: INE, 2011

Nesta última análise, é representada a dotação de estacionamento privado por unidade de área. Destacam-se os núcleos densos em redor da Nossa Senhora da Conceição e da Avenida Aureliano Barrigas, das Flores e do bairro de Lordelo, mas também da Avenida João Paulo II, o Boque ou Vila Sol. No restante território, em grande medida pelas densidades populacionais inferiores, registam-se menores valores de densidade de estacionamento privado.

### 3.1.4 Logística Urbana

Dada a configuração da rede viária da cidade de Vila Real, onde muitos dos arruamentos apresentam um perfil relativamente exíguo, os desafios para a atividade logística surgem em várias vertentes. Em primeiro, no que respeita ao estacionamento, na medida em que um défice de locais destinados a este fim implicará, necessariamente, o estacionamento em segunda fila. Em segundo, a política de circulação de veículos pesados de mercadorias, evitando a circulação de veículos em vias com perfis inadequados ou que exigem manobras inadequadas à dimensão dos veículos. Finalmente, em terceiro, a adequabilidade da localização das atividades com necessidades logísticas frequentes e a sua relação com a rede viária.

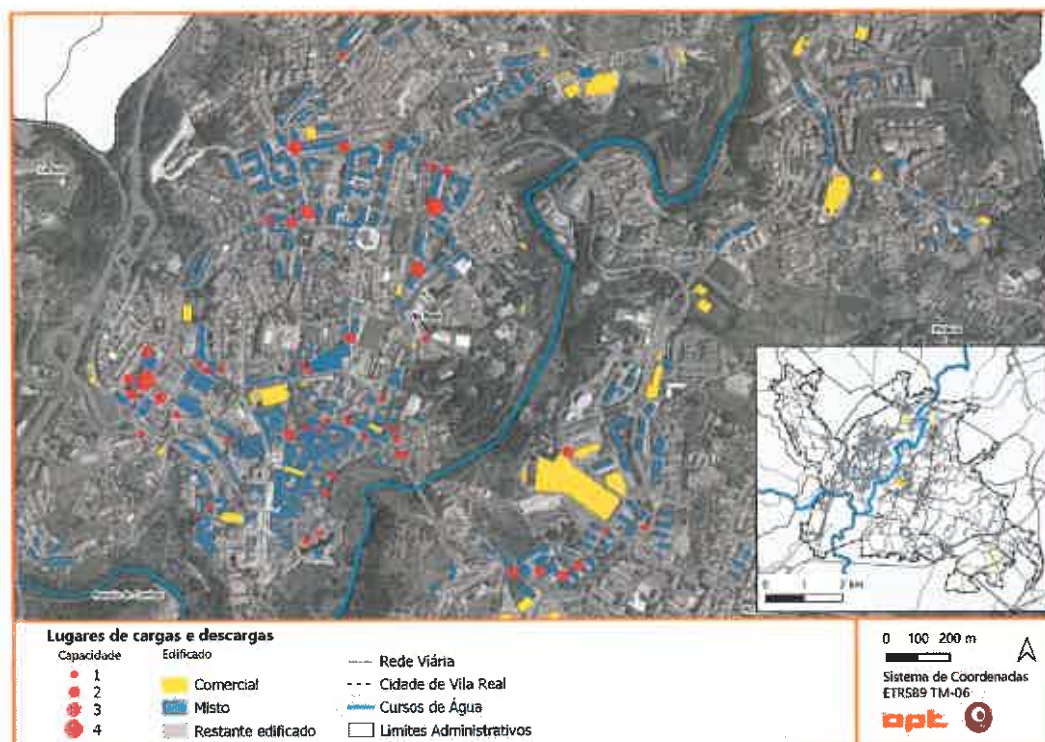


Fig. 31 Lugares de cargas e descargas na cidade de Vila Real  
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Em virtude da tipologia de usos ao longo do território da cidade, a localização dos lugares de estacionamento destinados a cargas e descargas restringe-se à zona central e, por norma, em zonas com maior incidência de atividade comercial. Destacam-se, nesta análise, os dois focos na Avenida Cidade de Orense junto ao terminal rodoviário e na chegada à Senhora da Conceição, na área envolvente ao serviço das finanças e na área delimitada pelas Avenidas da Europa e Aureliano Barrigas.

Dentro do núcleo mais antigo da cidade, que apresenta também um número significativo de estabelecimentos comerciais, e onde o perfil mais reduzido dos arruamentos impõe desafios adicionais encontram-se dois padrões distintos. Por um lado, tem-se uma quantidade elevada de lugares para cargas e descargas no eixo Cândido dos Reis – Isabel de Carvalho. Por outro, nos arruamentos pedonais não se identificam quaisquer locais para essa finalidade na medida em que o espaço é usado livremente pelos veículos para a atividade logística. Os grandes supermercados, hipermercados e centros comerciais, com a exceção do Pingo Doce na Senhora da Conceição dispõem de espaços destinados a cargas e descargas no interior do lote. Na envolvente ao Mercado Municipal, apesar de não se identificarem quaisquer locais destinados para cargas e descargas, a recente intervenção de desenho urbano levou ao aumento da largura da faixa de rodagem, de forma a permitir a sua utilização pontual para estas atividades.



*Handwritten signature and initials in blue ink.*

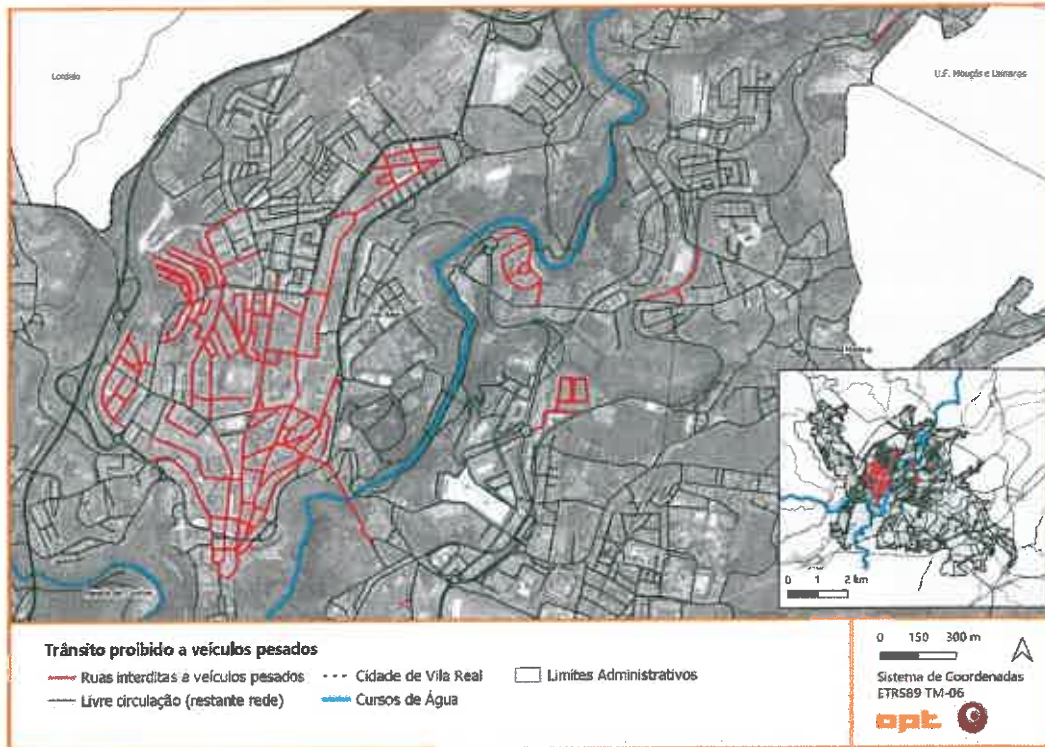


Fig. 32 Vias com restrição de circulação a veículos pesados  
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Grande parte da rede viária do centro da cidade, na margem poente do Corgo, encontra-se restrita à circulação de veículos pesados, sendo que este tráfego é canalizado para as vias estruturantes no entorno do mesmo. Este eixo de atravessamento é composto pelas avenidas Aureliano Barrigas, 1º de Maio, Cidade de Orense e Rainha Santa Isabel, bem como pela Rua Miguel Torga e de Santa Iria. De referir a existência de uma exceção a estas restrições, a partir da Avenida Cidade de Ourense, de forma a permitir o acesso ao Mercado Municipal.

Outro ponto importante nesta análise passa pela identificação da restrição da circulação de pesados na Ponte Metálica, explicada pela exiguidade da manobra de mudança de direção para a Avenida 1º de Maio. É também restrita a circulação de pesados em alguns loteamentos residenciais na margem oposta do rio. Estão assim excluídos da possibilidade de atravessamento por pesados, a maior parte dos arruamentos exclusivamente residenciais. Esta política é fundamental para o aumento dos níveis de segurança de utilização da infraestrutura e para a redução dos níveis de ruído.

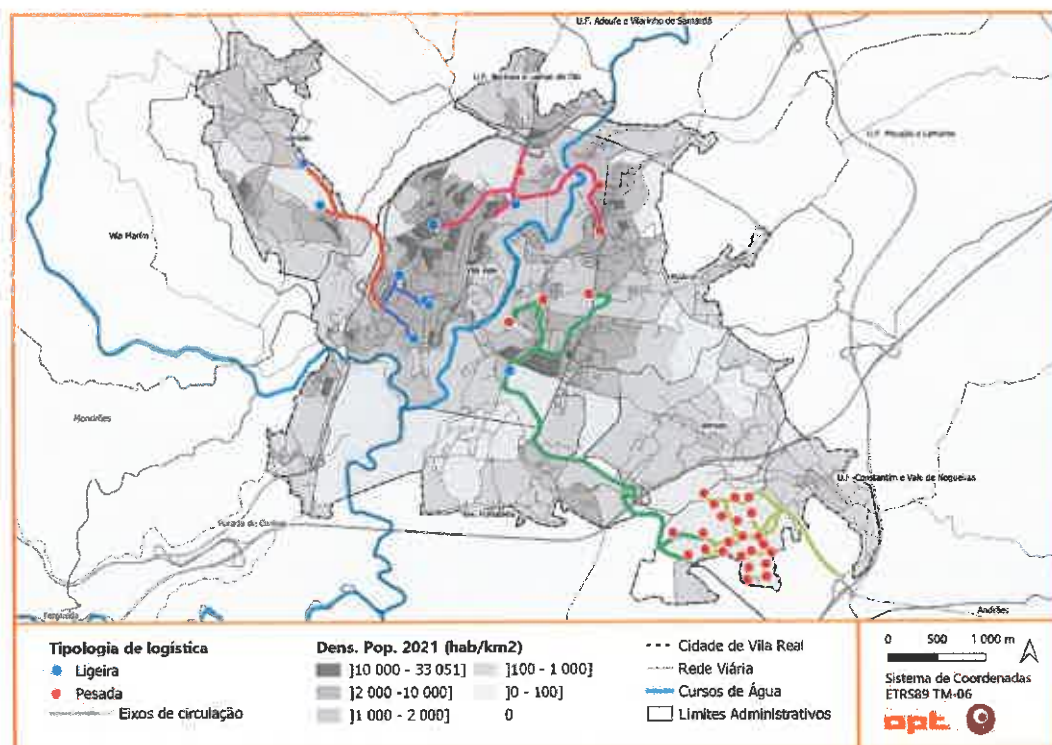


Fig. 33 Eixos preferenciais de circulação logística  
 Fonte dos dados: INE, 2022

No mapa anterior são apresentados os percursos preferenciais entre geradores de tráfego pesado e a rede coletora, sendo que cada acesso é representado por uma cor específica. Estes percursos foram calculados, sempre que possível, pela rede distribuidora, de forma a penalizar a circulação pela rede local e evitando a utilização de arruamentos restritos à circulação de pesados.

Os resultados mostram, em primeiro lugar, que os principais focos de atividade logística pesada, isto é, que recorrerão a veículos pesados de grandes dimensões, encontram-se maioritariamente localizados na Zona Empresarial de Constantim, que dispõe de uma rede viária com perfis adequados a estas solicitações. A proximidade à rede coletora, nomeadamente à A4 e A24 é também vantajosa, pois reduz a distância percorrida pela rede local.

No restante território da cidade, os focos de atividade logística pesada correspondem em grande medida aos grandes hipermercados e ao centro comercial, a partir dos quais é possível alcançar a rede coletora através de percursos relativamente diretos e, como tal, sem causar constrangimentos de mora na circulação viária. A única exceção prende-se com o acesso ao stand de venda de automóveis localizado nas imediações do Centro de Saúde de Mateus, obrigando à passagem por vias de acesso local, de perfil mais exíguo.

No centro da cidade as atividades com necessidades logísticas frequentes recorrerão a veículos de menores dimensões, identificados para tal como 'logística ligeira', e com um impacto manifestamente menos significativo sobre a rede viária.





### 3.1.5 Síntese

Da análise do sistema rodoviário na cidade de Vila Real constata-se a existência de um número significativo de vias distribuidoras que atravessam o núcleo de alguns dos principais aglomerados da cidade. Esta configuração resulta não só do padrão de evolução do território, mas também das limitações da topografia. Uma das consequências com impactos mais significativos é a existência de apenas três ligações viárias sobre o rio Corgo, o que, somado ao tráfego de atravessamento norte-sul, é indutor de focos de congestionamento. Ao mesmo tempo, a maioria das vias apresenta um perfil reduzido, com a maioria dos arruamentos a apresentar apenas uma via por sentido. A necessidade de compatibilização com a dotação de estacionamento de rua e a função pedonal é um entrave significativo à procura de soluções para reequilibrar a hierarquia entre os diferentes modos de transporte.

O estacionamento tarifado, tanto na via pública como em parques de estacionamento, concentra-se no centro da cidade, na margem direita do Corgo. É, no entanto, também nesta zona que se encontra a maior pressão de estacionamento bem como a maior incidência de estacionamento ilegal. Esta situação é, como seria de esperar, fruto da dominância do automóvel no sistema de mobilidade. A dotação de lugares para cargas e descargas concentra-se em torno dos principais arruamentos com função comercial no centro da cidade.

As atividades urbanas com necessidades de logística pesada situam-se, na sua grande maioria, na zona industrial de Constantim, próxima à autoestrada A4, com as restantes, salvo supermercados urbanos, adjacentes às principais vias distribuidoras. Por essa razão, o impacto da circulação de veículos pesados pela rede local é relativamente reduzido.

## 3.2 Sistema de Modos Ativos

### 3.2.1 Infraestrutura

Em contraponto ao automóvel, os modos ativos são o principal elemento da estruturação de um sistema de mobilidade sustentável, combinando um conjunto de vantagens ambientais, económicas e de saúde pública. Outrora englobando apenas o modo pedonal e o ciclável, atualmente estamos perante uma pequena revolução na mobilidade urbana, com a entrada em cena de novas soluções de micromobilidade, de onde se destacam as trotinetes elétricas, que combinam reduzido esforço na sua utilização, com a reduzida ocupação de espaço no canal de circulação.



*Handwritten signature in blue ink.*

circulação. São implementadas em zonas habitacionais ou arruamentos com elevados fluxos de tráfego pedonal, em situações de impossibilidade de encerramento ao tráfego viário. Nelas existe uma perceção do aumento de níveis de segurança, já que existe uma diminuição significativa do volume e da velocidade de circulação do tráfego motorizado, sendo imposta uma velocidade máxima de 20km/h.

Ambas são consideradas como medidas de acalmia de tráfego, ou seja, têm a pretensão de reduzir as velocidades de circulação dos automóveis, reduzir o perigo de atropelamentos e as consequências dos mesmos, conferir mais atenção e tempo de reação aos condutores, e reduzir significativamente o fluxo viário, criando espaços público mais atrativos e fomentando o uso da rua, com destaque para as crianças.

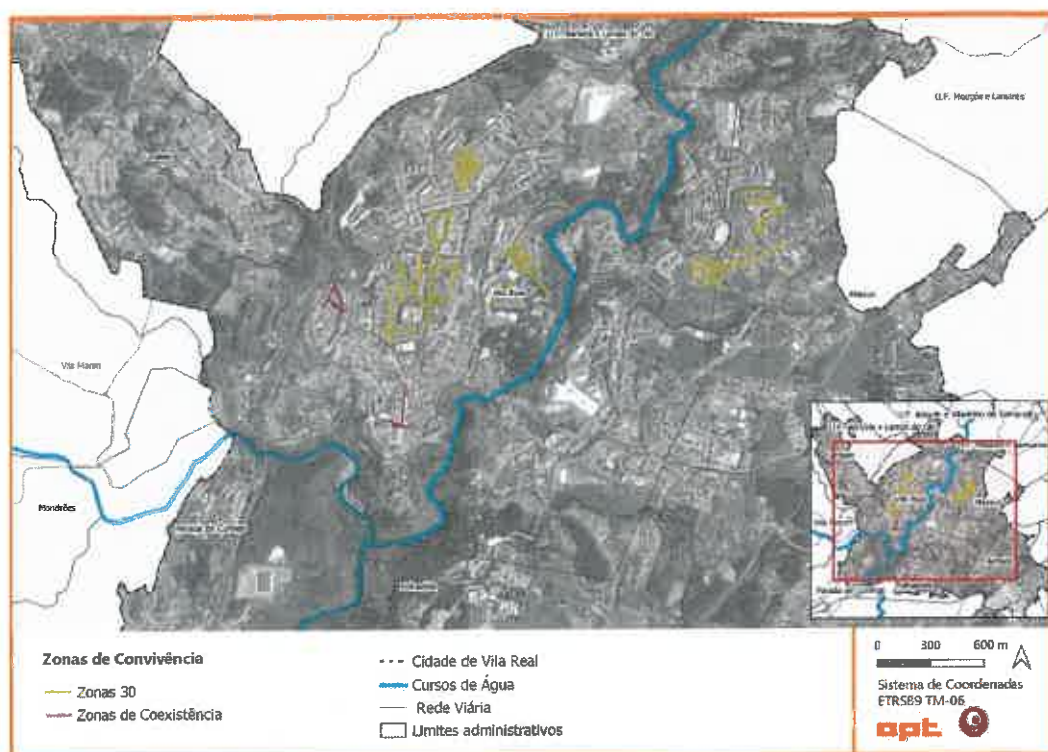


Fig. 35 Zonas 30 e Zonas de Coexistência  
Fonte dos dados: CM Vila Real: 2022

As Zonas 30, delimitadas a amarelo, encontram-se no sistema interno circundante à Igreja de Nossa Sr.<sup>a</sup> da Conceição, estendendo-se para sul pela Avenida Dom Dinis até ao Mercado Municipal, abrangendo um conjunto de vias adjacentes. A norte, próximo ao estabelecimento prisional de Vila Real, também grande parte do Bairro de São Vicente de Paulo sofreu alterações no piso e foi atribuída sinalização com classificação de zona 30, num conjunto de mais de uma dúzia de arruamentos. A zona residencial a norte da Escola EB2/3 Diogo Cão, bem como o arruamento de acesso a este estabelecimento, também se encontram sinalizados como Zona 30. Já na margem oposta do rio, encontram-se Zonas 30 nos arruamentos da Urbanização Vila Sol, bem como na zona residencial, na face oposta da EN322.

Já as zonas de Coexistência, demarcadas a violeta, são significativamente menos frequentes, estando delimitadas a duas bolsas independentes. Uma primeira, num conjunto de arruamentos de função residencial no limite oeste do centro da cidade, e uma segunda, mais recente, associada à requalificação da Avenida Carvalho Araújo. Neste último exemplo, porém, a zona de coexistência encontra-se configurada como uma via tradicional, existindo separação entre a faixa de rodagem e o espaço para circulação pedonal, passadeiras para o atravessamento pedonal e sinalização luminosa.

### 3.2.2 Modo Pedonal

Uma rede pedonal é constituída por todos os espaços acessíveis ao peão, englobando assim todos as vias não exclusivas ao tráfego automóvel, praças, largos e jardins. Outrora o principal modo de deslocação nas cidades, após a revolução industrial e principalmente ao longo do século XX, o mesmo foi perdendo representatividade e, como tal, força nas estratégias de mobilidade. Em linha com os compromissos de sustentabilidade, pretende-se inverter esta tendência nos próximos anos.

Nas zonas consolidadas, e dada a impossibilidade de alargar o canal dos arruamentos existentes, a tendência passou pelo aumento do espaço destinado ao automóvel, em detrimento da alocação do espaço para passeios. Não obstante o aumento das preocupações das autarquias em reverter esta tendência em novas intervenções no espaço público, nas zonas periféricas, comumente associados a fenómenos de suburbanização desordenados, os passeios assumem um papel acessório, estando muitas vezes ausentes da rede. Dada a vulnerabilidade do peão face aos modos motorizados, esta tendência acelerou o processo de transferência modal para o automóvel. É essencial mencionar o papel do modo pedonal como primeira e última etapa de qualquer deslocação em transporte público, pelo que a atratividade destes dois modos de transporte encontra-se diretamente relacionada.

Para além da existência de passeios é fundamental garantir que o mesmo ofereça boas condições de circulação. Na verdade, um passeio em más condições é também uma barreira à acessibilidade universal, nomeadamente para pessoas com mobilidade condicionada, para quem a existência de obstáculos pode impossibilitar a continuação do seu percurso. É importante não esquecer que todos os cidadãos têm especificidades na sua deslocação, e que as acessibilidades universais do espaço público são críticas para a inclusão social nas cidades e para o acesso às mesmas oportunidades.

Para o diagnóstico da oferta da infraestrutura de mobilidade no que diz respeito ao modo pedonal é fundamental a avaliação das condições atuais de segurança e conforto de utilização. Para tal foi realizado um levantamento presencial de toda a rede viária, tendo sido estabelecidas quatro categorias, consoante a existência ou ausência de passeios, a largura efetiva dos mesmos e o desequilíbrio entre os dois lados da via.



*[Handwritten signature]*

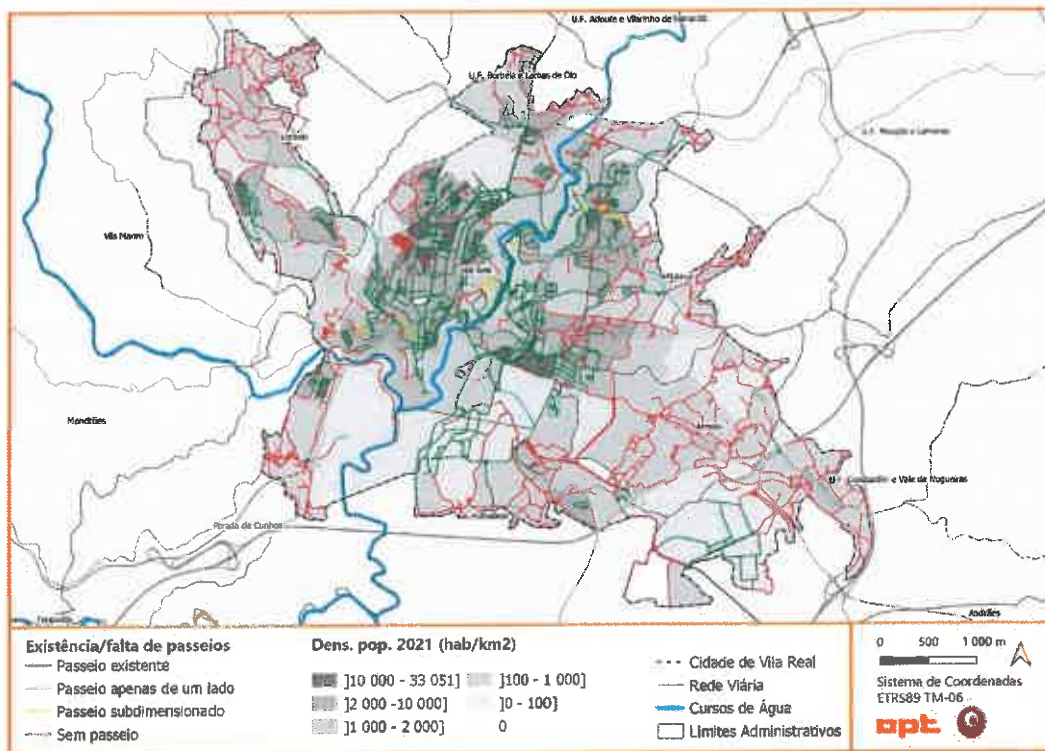


Fig. 36 Condições de circulação pedonal  
Fonte dos dados: INE, 2022

Salvo algumas exceções em arruamentos sem saída, de função residencial, a maioria do centro da cidade de Vila Real apresenta boas condições de circulação pedonal, abrangendo, por norma, a totalidade dos arruamentos nas zonas de maior densidade populacional.

São pouco frequentes as situações referentes à existência de passeio em apenas um dos lados do arruamento (6,5 %), concentrando-se, na sua maioria, em troços de estradas nacionais ou municipais, ou de passeios com largura insuficiente (0,6%).

No entanto, fora do centro da cidade, a rede de percursos pedonais que oferece condições adequadas de circulação é significativamente menor, sendo frequente a identificação de zonas residenciais que não permitem a continuidade dos percursos a pé para lá das suas fronteiras. Como casos mais paradigmáticos cita-se a situação existente na Urbanização de Aleu, no bairro Fonte da Rainha e na Cooperativa “O Professor”. Este fenómeno encontra-se replicado na Zona Empresarial de Constantim. Neste território qualquer percurso mais longo implica partilhar o espaço canal com o restante tráfego, sendo este um incentivo para a utilização do automóvel. A totalidade dos arruamentos no interior da área de estudo soma 114 quilómetros, destes cerca de metade (49%), não apresentam passeios.

Com vista à melhoria das condições de circulação pedonal, o município de Vila Real tem em curso um conjunto de ações, ancoradas em diferentes projetos de intervenção no espaço público, com vista à sua qualificação e ao reforço da utilização dos modos ativos.



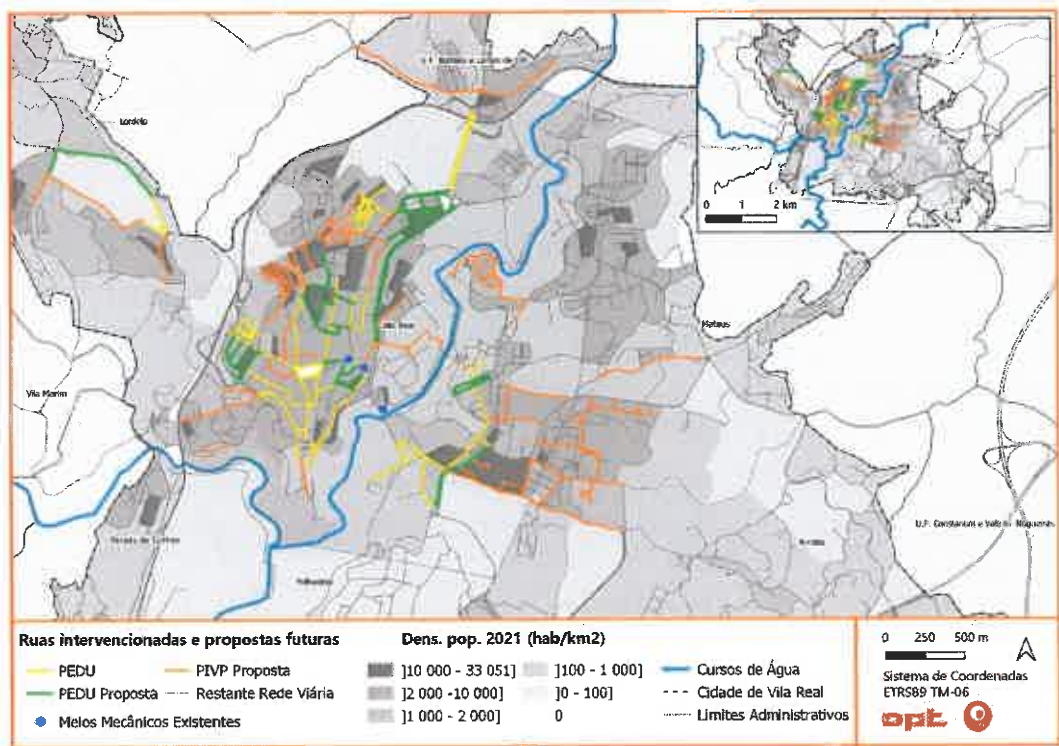


Fig. 37 Intervenções na temática da acessibilidade pedonal  
 Fonte dos dados: CM Vila Real; INE, 2022

Entre 2014 e 2020, mais de 11 quilómetros de arruamentos foram sujeitos a intervenção, no âmbito do PEDU (Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano), com enfoque no centro da cidade, nas imediações do Hospital, no eixo UTAD – Teatro e no Bairro São Vicente de Paula. Ainda no âmbito deste instrumento está prevista a consolidação da rede, principalmente no centro da cidade.

Outros instrumentos, como o PIVP (Programa de Intervenção nas Vias Públicas, pertencente à vertente “Acessibilidade 360º” do Plano de Recuperação e Resiliência português), preveem a intervenção no extremo noroeste do centro da cidade (Translar e a norte da Senhora da Conceição), em Codessais e na Araucária. Estas são, no entanto, candidaturas em curso, e cuja execução se encontra pendente de financiamento.

De referir também as intervenções recentes para a instalações de elevadores na Rua do Calvário e no Bairro dos Ferreiros, eliminando a barreira causada pela diferença de cotas.

### 3.2.3 Modo Ciclável

Embora a bicicleta seja um veículo equiparado ao automóvel, segundo o Código da Estrada, são comuns os conflitos entre estes modos de transporte, principalmente nas vias de maior capacidade. A existência de infraestrutura dedicada é, em alguns casos, a única solução para garantir condições de segurança necessárias para fomentar a utilização da bicicleta.

Enquanto o modo pedonal é recomendado para distâncias relativamente reduzidas, até 1,5 quilómetros, a bicicleta permite percorrer distâncias mais extensas no mesmo intervalo de tempo e com o mesmo grau de esforço. A literatura demonstra que, na esmagadora maioria dos contextos urbanos, os movimentos pendulares apresentam extensões até aos 8km, sendo assim perfeitamente compatíveis com a utilização da bicicleta.

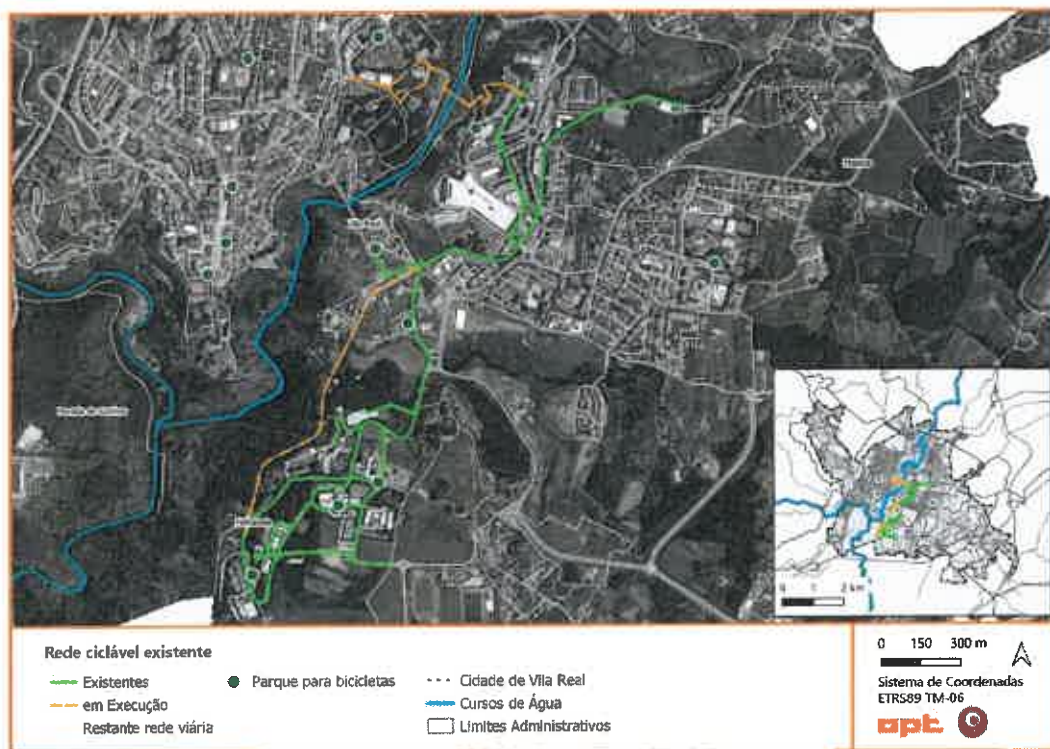


Fig. 38 Rede ciclável existente  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Na cidade de Vila Real a rede ciclável apresenta uma extensão relativamente reduzida, existindo atualmente cerca de 3 quilómetros de vias dedicadas a este modo, aos quais se somam cerca de 4 quilómetros dentro do campus da UTAD.

Dadas as limitações de espaço canal na rede viária na cidade central, apenas é possível encontrar infraestrutura na margem nascente do Corgo. Grande parte da mesma faz parte de um projeto de ligação do campus da UTAD às residências universitárias localizadas na margem oposta do rio, próximas às piscinas municipais. Atualmente apenas se encontra concluída a ligação entre a UTAD e o Teatro Municipal, bem como uma derivação até à entrada na Ponte Metálica. Faz também parte desta rede um troço recentemente intervencionado da Ecopista do Corgo, entre

a antiga estação da CP de Vila Real e o Centro de Saúde de Mateus, numa extensão de aproximadamente 1,4 quilómetros, beneficiando da inexistência de atravessamentos de nível com a rede viária estruturante.

### 3.2.4 Sinistralidade

A sinistralidade rodoviária é um dos principais fatores de risco da população, com o número de vítimas mortais no território Nacional a ultrapassar as 400, só no ano de 2021. No âmbito da análise do sistema de modos ativos é pertinente o enfoque nos sinistros entre o automóvel e o peão, ou seja, os atropelamentos. Para tal foram analisados todos os atropelamentos ocorridos na área de estudo, entre os anos de 2017 e 2021, com base nos dados disponibilizados pela Câmara Municipal.

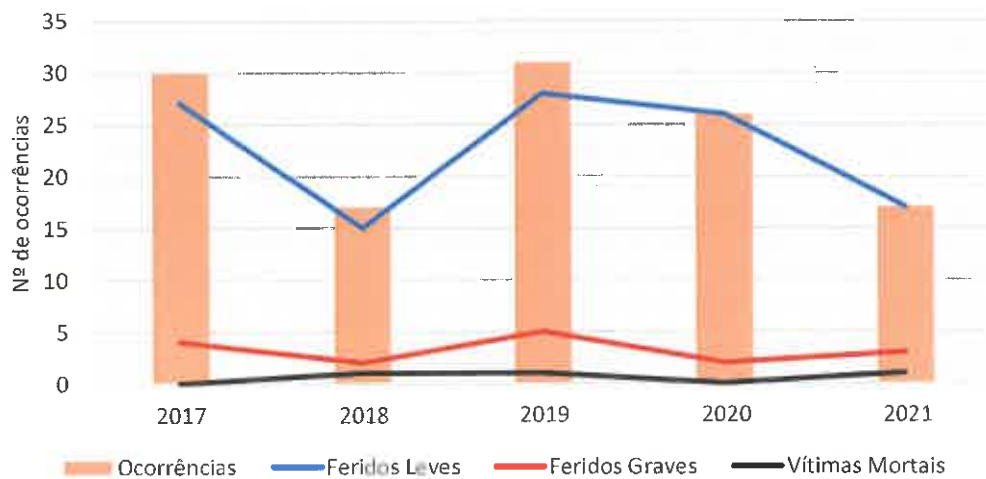


Fig. 39 Evolução das estatísticas dos atropelamentos na cidade de Vila no período 2017-2021  
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

No período entre 2017 e 2019 a evolução do número de atropelamentos registou uma flutuação significativa. De um total de 30 ocorrências, em 2017, o ano de 2018 caracterizou-se por uma redução para cerca de metade (17 ocorrências). No entanto, o ano de 2019 destacou-se pela negativa, com um total de 31 ocorrências. Os anos de 2020 e 2021 caracterizaram-se por uma redução progressiva do número de atropelamentos. Tal deveu-se à situação gerada pela pandemia por COVID-19, e às restrições na circulação que se impôs, e como tal não deverão ser tidos em conta nesta análise. Nos anos de 2018, 2019 e 2021 lamenta-se uma vítima mortal.

Na base de dados consultada, também se encontram disponíveis as coordenadas geográficas de cada sinistro, sendo possível a sua georreferenciação.

*[Handwritten signature]*

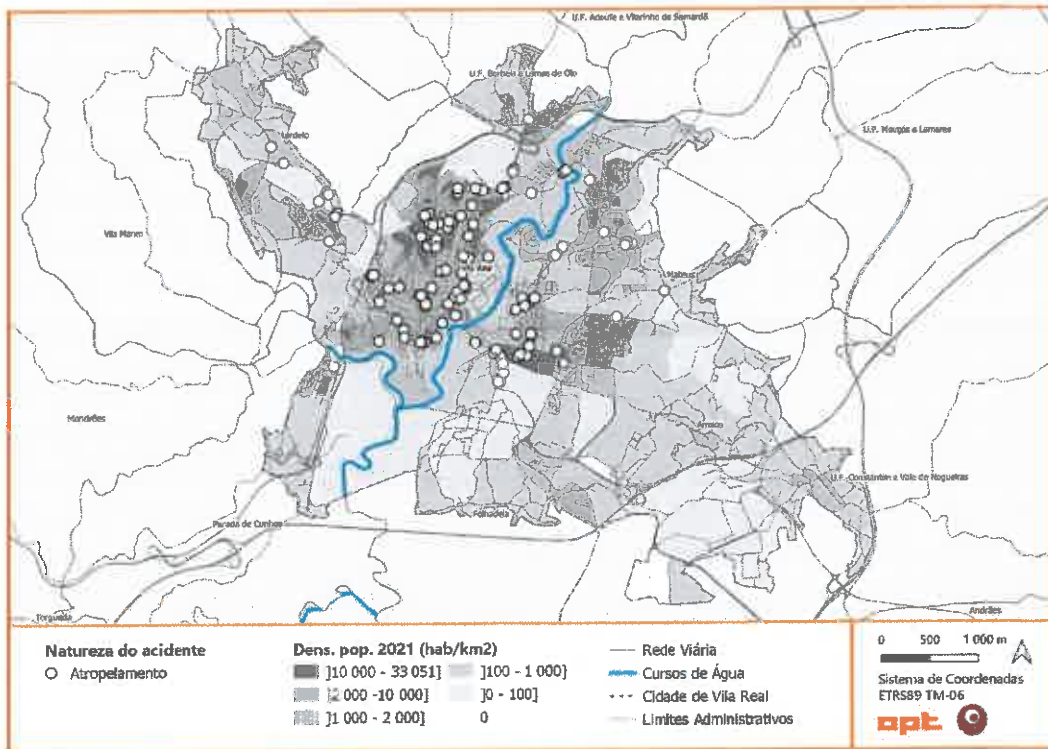


Fig. 40 Localização dos atropelamentos no período 2017-2021  
Fonte dos dados: CM Vila Real; INE, 2022

No período entre 2017 e 2021 registou-se, no território da cidade de Vila Real, um total de 118 atropelamentos, condensados nas zonas de maior concentração populacional e de maior concentração de equipamentos, logo com maiores fluxos pedonais. A envolvente ao Mercado Municipal, a Avenida 1ª de Maio e a Nossa Senhora da Conceição surgem como os locais com maior número de ocorrências. Fora dos aglomerados urbanos, apesar da inexistência de passeios, o número de registos é pontual, fruto da reduzida utilização do modo pedonal. A discriminação destes dados e das suas possíveis causas é algo a ser trabalhado no Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR), já em curso para o município de Vila Real.

### 3.2.5 Síntese

A cidade de Vila Real conta atualmente com uma extensão considerável de zonas 30, abrangendo um conjunto de zonas residenciais. Já as zonas de coexistência marcam presença em apenas dois locais da cidade, com destaque para a Av. Carvalho Araújo.

No que respeita às condições de circulação pedonais é importante realçar as diferentes intervenções que, ao longo dos últimos anos, visaram o alargamento de passeios, a implementação de passadeiras sobrelevadas e, recentemente, a instalação de três elevadores para vencer diferenças de cota elevadas. No entanto, em cerca de metade dos arruamentos da área de estudo a ausência de passeios força os peões a circular pela faixa de rodagem, com os riscos de segurança inerentes.



A promoção à mobilidade ciclável encontra-se, no entanto, limitada pela reduzida extensão de infraestrutura dedicada, concentrada quase exclusivamente na ligação entre a UTAD e o Teatro Municipal, ancorada, em parte, na reconversão da antiga linha ferroviária do Corgo em Ecopista.

No que diz respeito à sinistralidade associada ao modo pedonal, ou seja, aos atropelamentos, entre 2017 e 2021 registaram-se na cidade de Vila Real um total 118 atropelamentos, de onde resultaram três vítimas mortais.

Em suma, o panorama atual na promoção dos modos ativos em Vila Real caracteriza-se em dois níveis distintos. Apesar das dificuldades em garantir condições adequadas de circulação a pé em todo a cidade, principalmente nos territórios de baixa densidade, as intervenções realizadas e planeadas denotam um esforço louvável em promover a sua utilização. Por outro lado, a promoção do modo ciclável padece da dificuldade em compatibilizar infraestrutura dedicada com o reduzido espaço canal disponível na maioria dos arruamentos e os declives frequentemente acentuados.

### 3.3 Sistema de Transporte Público

No âmbito da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, os municípios passaram a ser as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, podendo associar-se, com vista à prossecução conjunta de parte ou da totalidade das respetivas competências nestas matérias, ou por outro lado, delegar competências para a sua gestão na Comunidade Intermunicipal.

O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros define as competências por tipologia e escala de ação dos transportes públicos. De forma mais abrangente:

- **Estado:** tem essencialmente competências quando ao serviço de transporte público de passageiros de âmbito nacional e do transporte ferroviário pesado.
- **Comunidades Intermunicipais ou Áreas Metropolitanas:** são competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica.
- **Municípios ou associação de municípios:** os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros na respetiva área geográfica.





Fig. 41 Escala de competências no âmbito da gestão do serviço de transporte público de passageiros.

Vila Real, em paralelo com outros municípios da CIM Douro como Lamego, Moimenta da Beira e Freixo de Espada à Cinta não delegaram competências na CIM Douro, sendo os próprios municípios os responsáveis pela gestão dos transportes públicos que se desenvolvem dentro das fronteiras municipais.

Desde 2004 que a cidade de Vila Real conta com um serviço de transporte público exclusivamente urbano, tendo-se expandido em 2016, onde passou a disponibilizar linhas identificadas como linhas municipais que servem aglomerados populacionais e locais de interesse público fora do núcleo urbano da cidade. O atual contrato de concessão foi assinado a 22 de janeiro de 2021 e tem a duração de 10 anos. A nova operação daí resultante iniciou a 1 de fevereiro de 2022, altura em que se disponibilizou o serviço de transporte de passageiros flexível. Assim, no município, o operador Transportes Urbanos de Vila Real (TUVR) detêm a concessão da operação dentro do território.

No que concerne aos serviços inter-concelhios, em fevereiro de 2022, a CIM Douro lançou concurso para a concessão da operação em transportes públicos rodoviários para a Região, ainda que, por complicações no processo, não tenha chegado ao momento de adjudicação.

Segundo dados da CIM Douro, a cidade de Vila Real é atualmente servida pelos TUVR (urbanos, municipal e flexível), assim como pelos operadores António Augusto Santos, Empresa Sociedade de Transportes Carrazeda – Vila Flor, Lda. (STCVF), Empresa Santos Viagens e Turismo, Lda. (Santos), Rodonorte e Transdev.

Esta multiplicidade de operadores que atualmente realizam serviços no mesmo território aumentam a complexidade da rede e dificultam a compreensão por parte dos potenciais passageiros. Por outro lado, dificultam a implementação de títulos intermodais, limitando as escolhas dos passageiros e obrigando a compra de diferentes suportes de título mediando o operador a utilizar.

### 3.3.1 Caracterização da Oferta

Outrora servida pela linha ferroviária do Corgo, estabelecendo a ligação entre o Peso da Régua e Chaves, Vila Real atualmente dispõe apenas de serviços de transporte público em autocarro. Os Transportes Urbanos de Vila Real disponibilizam duas tipologias de linhas, com características operacionais distintas. As linhas urbanas, circunscritas em grande parte ao território da cidade de Vila Real, que apresentam uma oferta mais regular, com frequências de circulação mais elevadas. As linhas municipais, por sua vez, servem as freguesias periféricas e têm como principal função a disponibilização de um serviço regular, embora menos frequente, aos principais equipamentos da cidade central. Tendo em conta a área de estudo deste PMUS, importa focar a análise nas linhas urbanas, e em especial aquelas que operam durante os dias úteis.

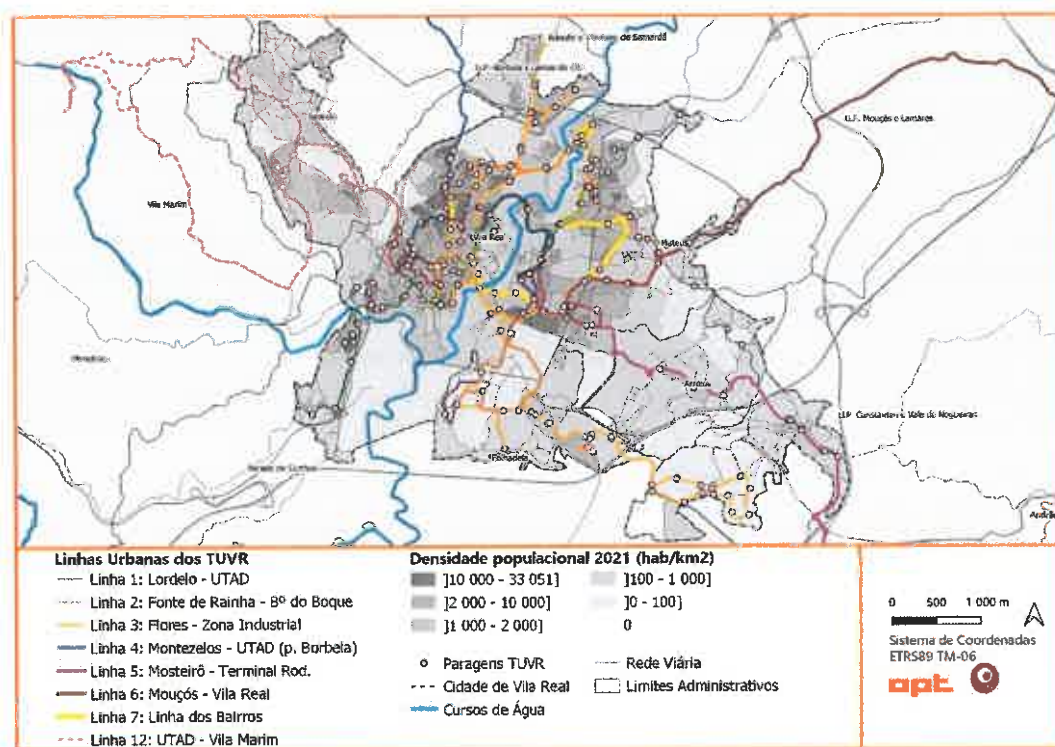


Fig. 42 Rede Urbana dos TUVR com operação nos dias úteis  
Fonte dos dados: CM Vila Real; INE, 2022

Analisando a cobertura espacial dos serviços urbanos e respetivas paragens a eles anexos, pode verificar-se desde logo uma densificação de linhas e paragens no Centro Urbano do concelho. Destacam-se o troço da Rua Dom Pedro de Castro, entre o Mercado Municipal e a Avenida Carvalho Araújo, com 15 circulações por hora, no período de hora de ponta, ou a Avenida Carvalho e a Rua Dona Margarida Chaves, com mais de 10 circulações por hora. Em outros arruamentos como a Avenida da República, da Universidade e a Avenida Rainha Santa Isabel é também facilmente perceptível a sobreposição de diferentes linhas, facilitando o transbordo entre serviços e diminuindo, em muitos dos casos, o tempo total de viagem. A análise a esta sobreposição de serviço será analisada em maior detalhe mais à frente neste capítulo.

Tab. 4 Descrição das linhas urbanas dos TUVR  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Linha	Nº serviços/ dia útil (Ida)	Nº serviços/ Período ponta (7-10h) (ida)	Serviço ao Sábado	Serviço ao Domingo	Primeiro Serviço Diário (Ida)	Último Serviço Diário (Ida)
1: Lordelo – UTAD	32	7	✓	✓	07:30	20:10
2: Fonte de Rainha – Bº do Boque	26	6	✓		07:25	20:00
3: Flores – Zona Industrial	22	5	✓		07:25	20:25
4: UTAD– Montezelos – Borbela	37	9	✓		07:25	20:15
5: Andraes – Terminal Rodoviário	5	2			07:45	18:07
6: Lamares – Mouços – Vila Real	9	2			07:30	18:00
7: Linha dos Bairros (Circular)	8	2	✓		09:00	17:00
12: UTAD - Vila Marim	9	2			08:10	18:15
22: Vila Nova – Parada de Cunhos	-	-		✓	09:35	18:20



Com base na tabela que apresenta a frequência dos transportes públicos urbanos, bem como, o período horário de funcionamento, constata-se que embora se considere que os serviços são identificados como urbanos, assiste-se a elevadas dicotomias entre elas. A linha 4 com percurso entre a UTAD, Montezelos e Borboleta apresenta diariamente 37 serviços (ida). Nível de serviço idêntico tem a linha 1 que também serve a UTAD, interligando-a a Lordelo (32 serviços). Pelo oposto, linhas como a 5, 6, 7 e 12 não apresentam, em dias úteis, mais de nove serviços de ida. Durante a hora de ponta destacam-se as linhas 4 e 1, com nove e sete serviços durante o período de ponta da manhã (7-10h), respetivamente. No sentido inverso tem-se as linhas 5, 6 e 7, com apenas 2 serviços durante o mesmo período. A linha 1 tem oferta todos os dias da semana, as linhas 2, 3, 4 e 7 não têm serviço aos domingos, e as linhas 5, 6 e 12 apenas têm operação nos dias úteis. Na tabela anterior é também apresentada a linha 22, que opera apenas aos domingos, com um total de 9 e 10 frequências diárias (ida e volta, respetivamente).

No que concerne ao período horário de funcionamento de cada uma das linhas pode verificar-se que grande parte delas se iniciam aproximadamente às 07h30, com exceção da linha 7 (circular) cujo seu primeiro serviço se inicia às 09h, e da linha 12 com a primeira circulação às 08h10. As dicotomias entre linhas tornam-se mais evidentes quando analisado o último serviço por linha. Se as linhas 1, 2, 3, 4 realizam o seu último serviço aproximadamente às 20h15, assiste-se a outras que não se enquadram neste padrão, sendo elas as linhas 5, 6, 7 e 12. A linha circular efetua a última circulação às 17h e as restantes três linhas no período entre as 18h e as 18h20.

Uma análise mais pormenorizada ao percurso de cada uma das linhas individualmente evidencia que a sua maioria varia o percurso mediante o horário e serviço. Com a exceção da linha 2, todas as linhas apresentam uma oferta mais reduzida fora do período escolar. Destaca-se por linha as diferenças verificadas (dias úteis):

- **Linha 1:** Praticamente todos os serviços têm início em Lordelo e término na UTAD (Reitoria), com exceção dos que se iniciam às 07h55 e 16h20, que começam a operação no Terminal Rodoviário. Provavelmente pelo reduzido número de passageiros, os dois últimos serviços de ida ficam-se pela Praça da Galiza, quatro paragens antes da paragem habitualmente utilizada como término;
- **Linha 2:** Inicia e termina o percurso sempre nas mesmas paragens. Contudo, em cinco dos 26 serviços realizados, não se realizam paragens na Quinta da Fonte e Ponte Cabril, provavelmente pela reduzida procura nesses horários. A meio do seu percurso, apenas se realizam paragens na R. Dr. Manuel Cardona em quatro dos serviços. Na volta o percurso altera-se significativamente;
- **Linha 3:** Esta linha destaca-se pela heterogeneidade de pontos de paragens por serviço, sendo que a maioria deles se inicia/termina em Vila Nova de Cima II. De destacar que a meio do percurso, em Folhadela só se efetuam paragens em dois dos serviços de ida e em um de volta;
- **Linha 4:** A observação da tabela horária evidencia que a grande maioria dos serviços de ida (e de forma inversa na volta) se ficam pela Qt. Montezelos, sendo que, unicamente 7 dos 37 serviços se estendem até à paragem Borbela Largo;
- **Linha 5:** Percurso e paragens repetem-se em todos os serviços;
- **Linha 6:** Entre os 9 serviços desta linha, unicamente dois se iniciam em Justes X (ida). Um deles, que se inicia às 18h funciona praticamente em modo shuttle, efetuando unicamente a paragem no Terminal rodoviário. Existem outros serviços que se iniciam em Mouçós;
- **Linha 7:** Trata-se de uma linha circular, com o mesmo trajeto em todas as circulações;
- **Linha 12:** Apenas 5 dos 9 serviços diários efetuam o percurso completo, com quatro deles a terminar no Hospital. No sentido inverso o número de variantes é mais significativo, com percursos que estabelecem uma ligação entre Lordelo e a Escola Superior de Enfermagem, excluindo 4 das paragens habituais.

Para além destes serviços, a oferta dos Transportes Urbanos de Vila Real contempla também uma linha noturna, configurada segundo um percurso circular com 40 paragens, que percorre toda a centralidade urbana, ao longo de 14,4km. Com a primeira partida às 21h e a última pelas 23h30h, realiza-se anualmente sem interrupções, numa amplitude de apenas duas horas e meia diariamente. Tem uma frequência de meia hora, existindo uma parcelar que alterna de forma intercalada, com um percurso mais curto em cerca de 2,7km, que omite o vaivém ao Hospital. Na figura seguinte é apresentado o traçado desta mesma ligação.



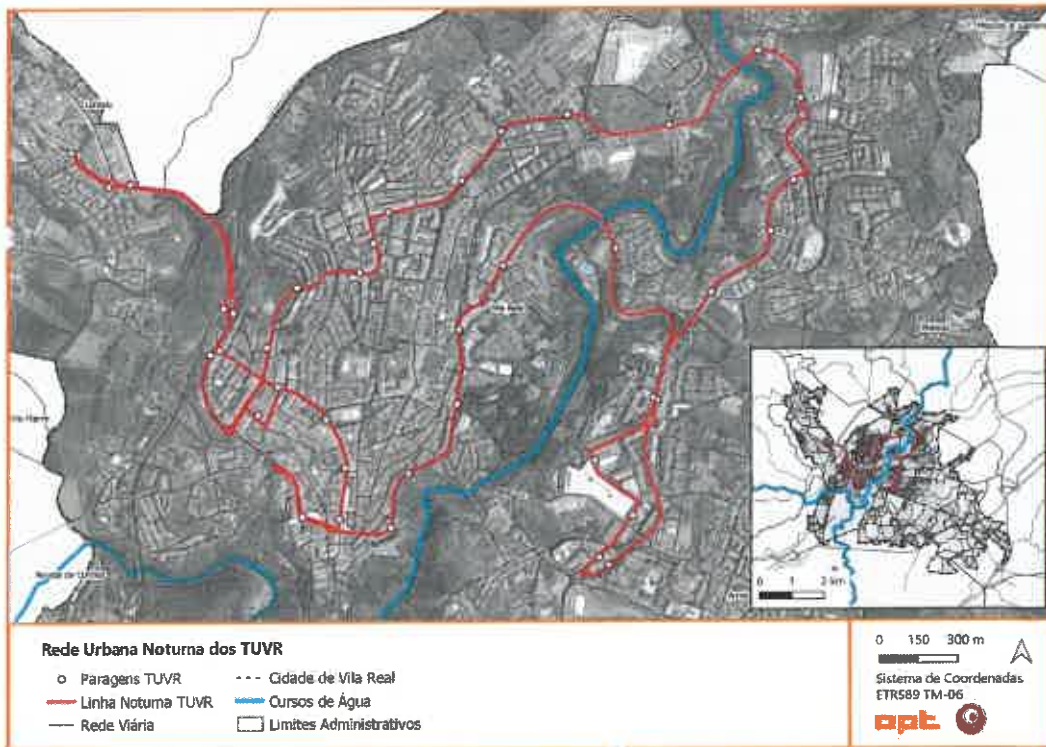


Fig. 43 Rede noturna dos TUVR  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Com partida no Centro Comercial – O Nosso Shopping, esta linha segue em direção à Alameda de Grasse, Avenida Osnabruck, passando por zonas habitacionais como o Lugar do Boque, Bº de St.ª Maria, Timpeira, Nossa Sr.ª da Conceição e Avenida Cidade Ourense, passando posteriormente pelo Terminal Rodoviário, dependendo se efetua ou não ramificação antes pelo Centro Hospitalar a *noroeste*, seguindo em direção ao Mercado Municipal, de seguida pelo Tribunal, Câmara Municipal, Rua Miguel Torga e Avenida 1º de Maio, Avenida Aureliano Barrigas, Avenida da Europa, passando pelas Piscinas e retornando à Alameda Grasse, fazendo ainda passagem a *sul* pela Avenida da Universidade, Quinta da Araucária, até completar o circuito, parando novamente no Centro Comercial.

Os relatórios de monitorização trimestrais da operação dos TUVR realizados pela TRENMO (2022 e 2023), fornecem, com base nas informações GPS, a posição dos veículos a realizar serviços. Com base nessa informação de localização é possível garantir que determinado veículo iniciou o serviço. Por outro lado, sabe-se que a posição do veículo nem sempre é enviada corretamente, por falhas variadas e, nesses casos, não é possível aferir se o serviço foi efetivamente realizado (“quilómetros não certificados”).

À data de realização deste relatório encontravam-se disponíveis os dados relativos à exploração entre fevereiro e janeiro de 2023, o que totaliza um ano completo. Neste período, para as linhas urbanas, previu-se a realização de aproximadamente 876 595 km, conforme explicitado na tabela seguinte, ainda que só se tenha obtido a confirmação de 89% desses quilómetros, o correspondente a 780 998 km (quilómetros certificados).



Tab. 5 Quilómetros certificados e não certificados entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.  
Fonte: TRENMO, 2023

Linha	Quilómetros certificados	Quilómetros não certificados	Total
<b>1 - Lordelo - UTAD</b>	261 129 30%	6 798 1%	<b>267 927</b> 31%
<b>2 - Parada de Cunhos - Bairro do Boque</b>	124 860 14%	13 506 2%	<b>138 366</b> 16%
<b>3 - IEFP - Flores</b>	114 300 13%	18 881 2%	<b>133 181</b> 15%
<b>4 - UTAD - Montezelos - Borbela</b>	135 747 15%	17 265 2%	<b>153 012</b> 17%
<b>5 - Andrães - Terminal Rodoviário</b>	33 988 4%	1 838 0,2%	<b>35 826</b> 4%
<b>6 - Justes - Lames - Mouçós - Vila Real</b>	50 019 6%	6 787 1%	<b>56 806</b> 6%
<b>7 - Linha Minibus</b>	23 509 3%	572 0,1%	<b>24 081</b> 3%
<b>12 - UTAD - Vila Marim</b>	27 149 4%	22 104 3%	<b>67 396</b> 8%
<b>TOTAL</b>	<b>780 998</b> 89%	<b>95 597</b> 11%	<b>876 595</b> 100%

No que respeita à distribuição do total de quilómetros previstos, pode constatar-se que a Linha 1 representa praticamente um terço do total da rede urbana (30%), com 267 927 km realizados nos 12 meses em análise. Pelo oposto assiste-se a linhas que, embora urbanas, possuem uma representatividade diminuta, sendo elas a Linha 5 e a 7 com um peso percentual no total das linhas urbanas de 4% e 3% respetivamente.

Sabendo-se que, para além das linhas urbanas, os TUVR realizam também serviços de transporte público de escala municipal, constatou-se que nos doze meses em análise, para o total da rede conta-se terem sido realizados aproximadamente 1 220 000 km. Destes, 32% em linhas de âmbito municipal, e os restantes 68% em linhas de âmbito urbano.

Embora não contemplados nesta análise dado servirem maioritariamente o território fora da cidade de Vila Real, a rede dos TUVR é complementada com um conjunto de linhas dedicadas ao transporte escolar, com enfoque no Centro Escolar Abade de Mouçós, na UF de Mouçós e Lames e na Escola Básica Douro e freguesia de Andrães.

### 3.3.2 Paragens do Transporte Regular

Para além da qualidade da oferta, no que respeita a frequências de circulação e pertinência dos percursos, as condições de espera providenciadas aos passageiros assumem um papel fundamental na atratividade do transporte público. Para tal foram recolhidas as condições de espera em todas as paragens da área de estudo com oferta dos serviços de transporte urbanos, tendo sido avaliadas três características:

- a) A existência de abrigo, fator de grande importância para a garantia de condições de conforto em dias de chuva ou de maior calor;
- b) A existência de sinalização adequada e disponibilização de informação ao público sobre os horários e percursos, dado que está provado que a existência desta informação em suporte papel ou digital tem um impacto significativo na adesão ao transporte público;
- c) A localização em baía ou à face da faixa de rodagem, aspeto que tem um papel importante para a garantir da fluidez do tráfego na cidade de Vila Real, dadas as limitações do espaço canal, na esmagadora maioria dos arruamentos.



Fig. 44 Exemplos de sinalização ao público em paragens dos TUVR

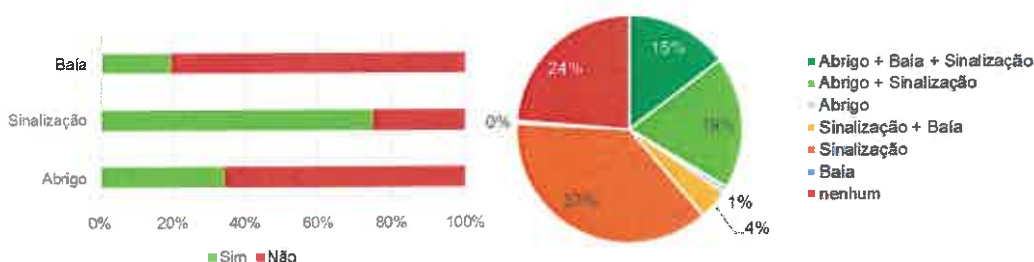


Fig. 45 Características das paragens dos TUVR

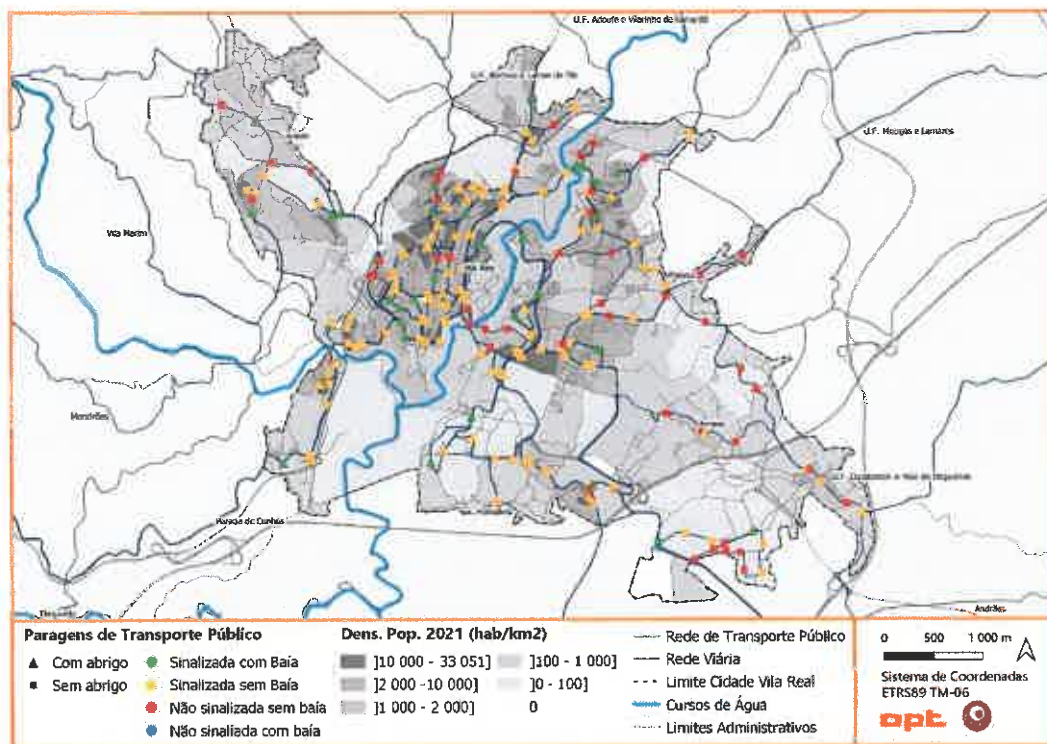


Fig. 46 Distribuição espacial das características das paragens dos TUVR  
Fonte dos dados: INE, 2022

Das 232 paragens consideradas, apenas 34 (15%) cumprem todos os requisitos que a tornam uma paragem acessível, cómoda e segura, tendo estas um abrigo, informação ao público, e uma baía para a paragem dos veículos. Estas paragens encontram-se sinalizadas com um círculo verde na figura, e encontram-se dispersas pelo território cidade de Vila Real. Já 19% das paragens oferecem condições de espera adequadas (representadas com um triângulo amarelo), embora se localizem à face da via e, como tal, sejam indutoras de constrangimentos à circulação viária durante o período de permanência nas paragens.

A tipologia de paragem mais frequente é constituída apenas por um postaleta com informação dos horários de circulação, representada com um quadrado amarelo na figura anterior. Estas concentram-se maioritariamente no núcleo urbano central e representam 37% do total das paragens.

No lado negativo da oferta, em 55 paragens (24% do total) não existe qualquer referência física à sua presença, apesar de as mesmas constarem nos esquemas de circulação e em outras fontes de informação ao público, como é o caso do Google Maps. Com maior incidência na metade nascente do território (Arroios, Mateus e UF de Constantim e Vale de Nogueiras) esta situação também é frequente no interior da cidade central, de onde se destacam as paragens exclusivas à linha 7. Ainda em termos de infraestrutura, é importante referir que a rede viária disponibiliza um número limitado de faixas BUS, concentradas numa extensão total de 1,5km, no percurso de ligação do centro da cidade e a freguesia de Lordelo. Dada a exiguidade do espaço canal, as mesmas estão dispostas em apenas um sentido de circulação.

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

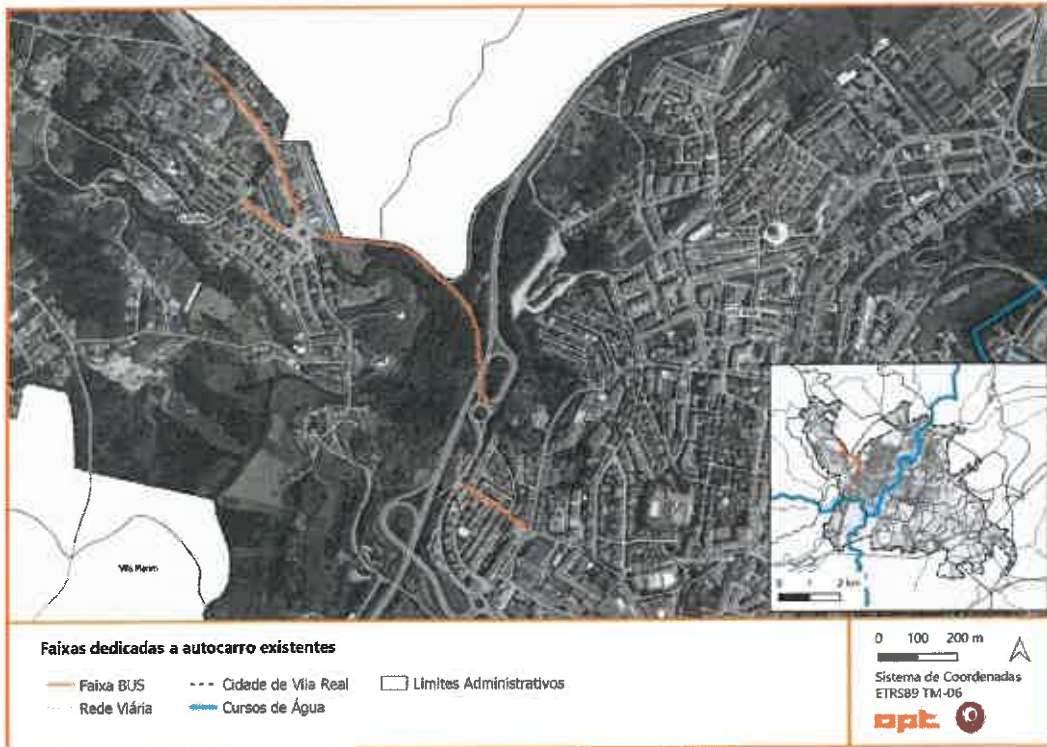


Fig. 47 Localização das Faixas BUS  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Diretamente relacionado com as paragens, respetivos horários e tempos de espera, os TUVR, com base na informação GPS, disponibilizam uma aplicação móvel que fornece aos passageiros a informação sobre a localização dos veículos em operação, e também a informação dos horários à paragem em tempo planeado. Tal característica tem influência direta no acréscimo da atratividade do serviço, dado que diminui a incerteza da oferta de transporte público em operação naquele momento.

Embora vantajosa, a representação única e exclusiva da localização dos veículos não é acompanhada do tempo de espera estimado associado a cada paragem e serviço, o que representa uma dificuldade na análise e perceção da informação fornecida pela aplicação móvel.

Por fim, as “viagens não certificadas” provocam uma dificuldade de análise sobre a utilização dos veículos, no sentido em que não é possível entender se o não envio da localização dos veículos se deve efetivamente a uma avaria, ou se o serviço não foi realizado, ou se houve uma falha do sistema de comunicações. Em ambos os casos, a informação pré-estabelecida e a apresentada na aplicação em tempo real deixa de ser condizente, o que constitui um novo entrave à utilização dos serviços.

De forma resumida os problemas encontrados na aplicação dos TUVR foram:

- Não apresentação da informação em tempo real (tempo estimado de espera por paragem);
- Desatualização frequente dos dados apresentados;





- Erros na apresentação da localização do veículo, identificado pelas “viagens não certificadas”;
- Bloqueio em determinados sistemas operativos.

### **3.3.3 Zonamento e Tarifário**

O sistema tarifário da rede dos urbanos de Vila Real assenta num sistema de zonas que inicialmente se divide em 19 zonas, pese embora, atualmente esteja a ser aplicado um outro zonamento que subdividirá estas zonas contabilizadas, como já acontece na linha 4. Tal resulta em 72 zonas aplicadas a 375 paragens, o que significa, aproximadamente, cinco paragens por zona, ainda que se assista a zonas com uma única paragem, principalmente em áreas mais periféricas do município. Por acréscimo, são visíveis paragens que não são servidas por nenhuma linha, ainda que esse facto possa alterar-se em futuras revisões da rede TUVR.

Tais variações tornam todo o sistema desnecessariamente complexo, resultando em custos de viagem muito variáveis e pouco previsíveis, principalmente quando avaliadas as linhas de âmbito municipal. Embora não seja disponibilizado oficialmente um mapa do zonamento, as figuras seguintes ilustram os resultados de um exercício de definição espacial da delimitação das diferentes zonas dos TUVR.



*Handwritten signature in blue ink.*

*Handwritten signature in black ink.*

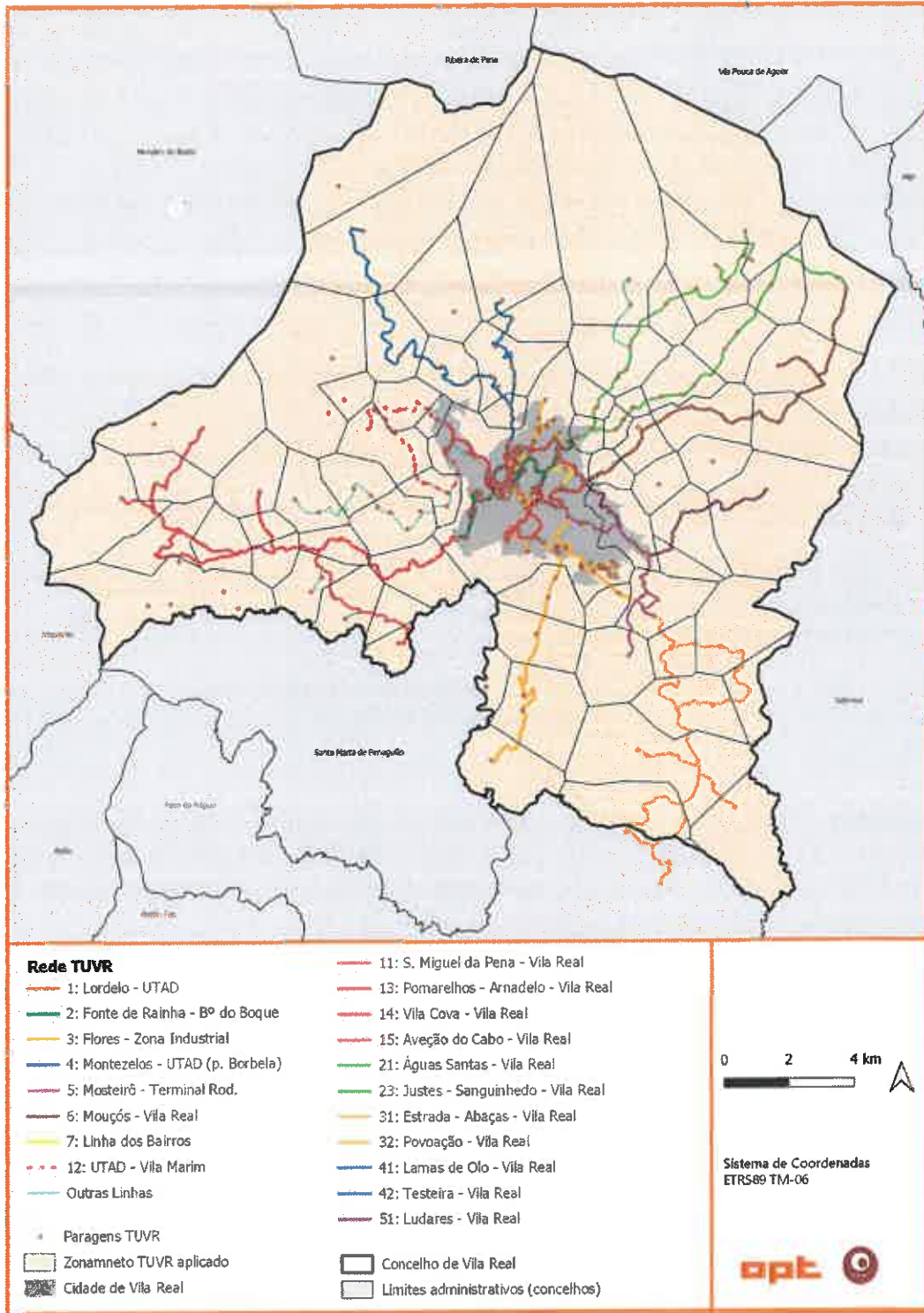


Fig. 48 Zonamento (72 zonas) criado para os TUVR à escala do município  
Fonte dos dados: CM Vila Real

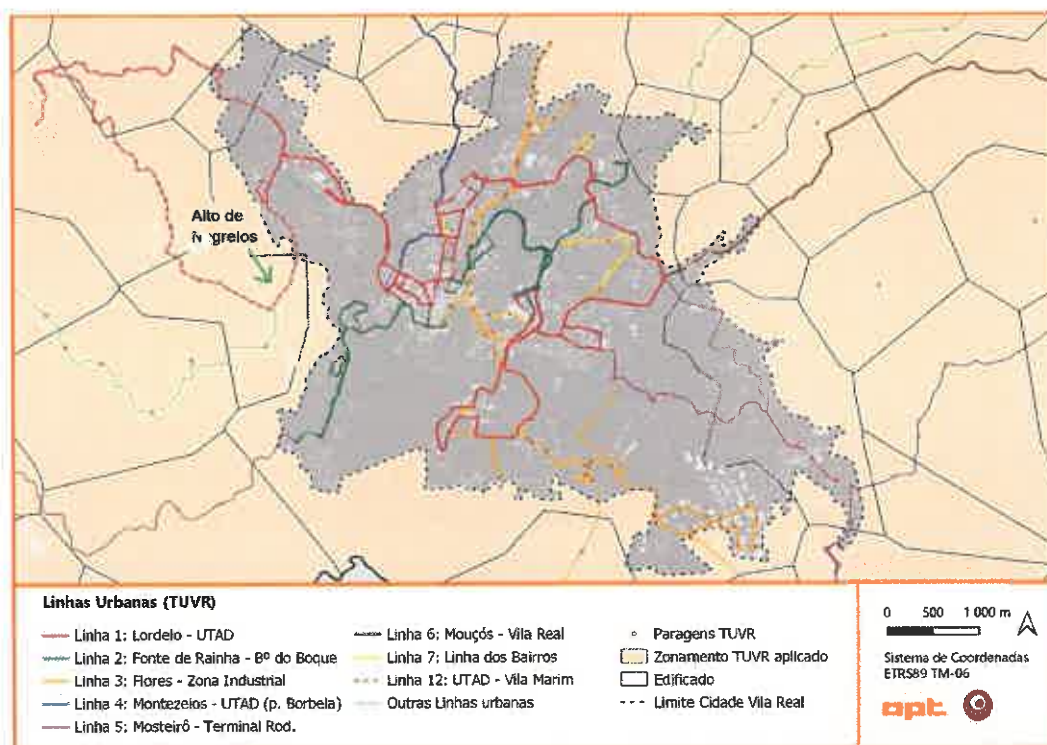


Fig. 49 Zonamento (72 zonas) criado para os TUVR à escala da cidade  
Fonte dos dados: CM Vila Real

A cidade de Vila Real é, em grande parte, abrangida pela zona central, com exceções nos limites noroeste (linha 1), nordeste (linha 21), este (linha 6) e sudeste (linha 5 e 51), onde o território integra outras zonas. Isto significa que, principalmente fora do território da cidade, encontram-se assimetrias assinaláveis na equidade tarifária do TP.

Como primeiro exemplo tem-se a linha 1, onde o trajeto em vinte e cinco paragens percorridas em sequência (a partir do término UTAD) correspondem à zona 1, o que obriga à compra de um bilhete para uma única zona. Posteriormente seguem-se duas paragens de zona 2, seguindo-se outras de zona 4 e, por fim, outras paragens correspondentes à zona 3. Assim, em 25 paragens em sequência a zona mantém-se, enquanto nas seguintes seis paragens a zona altera-se três vezes, com um aumento do custo de viagem que pode chegar aos 100%.

Situações semelhantes podem ser encontradas na Linha 12, onde a partir do Alto de Negrelos exista uma variação rápida entre as diferentes zonas, ou na linha 14, onde entre a paragem de Vila Cova e o centro da cidade, podem ser encontradas nove zonas numa extensão de cerca de 19km, com os últimos 3,5km a corresponder a uma única zona.

A tabela seguinte apresenta o tarifário dos TUVR aplicado às 19 zonas inicialmente referidas.

Tab. 6 Tarifário dos TUVR em vigor em 2022

Bilhetes de bordo				Assinaturas mensais			
Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço
1	1,05 €	11	3,20 €	1	22,00 €*	11	83,80 €
2	1,45 €	12	3,40 €	2	28,30 €	12	83,80 €
3	1,90 €	13	3,60 €	3	40,35 €	13	94,40 €
4	2,10 €	14	3,80 €	4	40,35 €	14	102,25 €
5	2,25 €	15	4,05 €	5	51,00 €	15	111,25 €
6	2,35 €	16	4,35 €	6	50,95 €	16	116,30 €
7	2,45 €	17	4,40 €	7	63,10 €	17	120,90 €
8	2,60 €	18	4,50 €	8	63,10 €	18	125,75 €
9	2,80 €	19	4,65 €	9	73,20 €	19	129,80 €
10	2,95 €			10	73,20 €		

\* anteriormente ao PART este título apresentava um custo de 28,20€

Assim, o preço de um bilhete de bordo varia entre os 1,05€ e os 4,65€, enquanto uma assinatura mensal pode custar entre 22,00€ e 129,80€. O facto de a contribuição do PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária) apenas incidir sobre a modalidade de uma zona aumenta a disparidade territorial no acesso ao serviço de transporte público dentro e fora da Zona 1. Para além desta injustiça entre utentes e paragens, esta estratégia não se encontra em linha com a adotada na CIM Douro que aplica 25% de desconto para todas as assinaturas mensais.

As assinaturas mensais para estudantes com menos de 23 anos têm, de acordo com a Portaria n.º 138/2009 e restantes alterações/retificações, descontos de 60% (para os estudantes beneficiários do Escalão “A” da Ação Social Escolar) e 25% (para os não beneficiários do Escalão “A” da Ação Social Escolar, onde se inclui o passe Sub23). Com o objetivo de promover a utilização do transporte público pelos alunos do ensino obrigatório, o município de Vila Real comparticipa integralmente o valor do passe 4\_18@escola.tp aos alunos não abrangidos pelo transporte escolar gratuito. De referir que o passe Sub23@superior.tp e o passe 4\_18@escola.tp servem apenas para os percursos casa-escola. São ainda disponibilizados títulos multiviagens, que permitem a utilização em 10 viagens com o mesmo título de transporte.

### 3.3.4 Cobertura

Importa analisar a cobertura populacional das paragens de transporte público, não apenas pela proximidade física ao serviço, mas também segundo o nível de serviço oferecido. Para tal foram consideradas três categorias de qualidade da frequência média, adaptadas ao contexto de uma cidade como Vila Real. Como tal, a primeira, com serviço de alta frequência, indica as paragens que oferecem uma frequência média de passagem combinada, por sentido, na hora de ponta, inferior a 15 minutos. No extremo inverso, as paragens com serviço de baixa frequência, oferecem frequências de circulação superiores a 30 minutos. A partir da cada paragem foram representadas as áreas de captação pedonal, refletindo um percurso máximo de 400m. Esta análise diz respeito apenas à oferta disponibilizada pelas linhas urbanas.



Tab. 7 Cobertura populacional do Transporte Público

Tipologia de serviço	População abrangida	
	Total	%
Alta frequência	12 538	42,6
Média frequência	8 930	30,3
Baixa frequência	4 554	15,4
Sem serviço TP	3 445	11,7

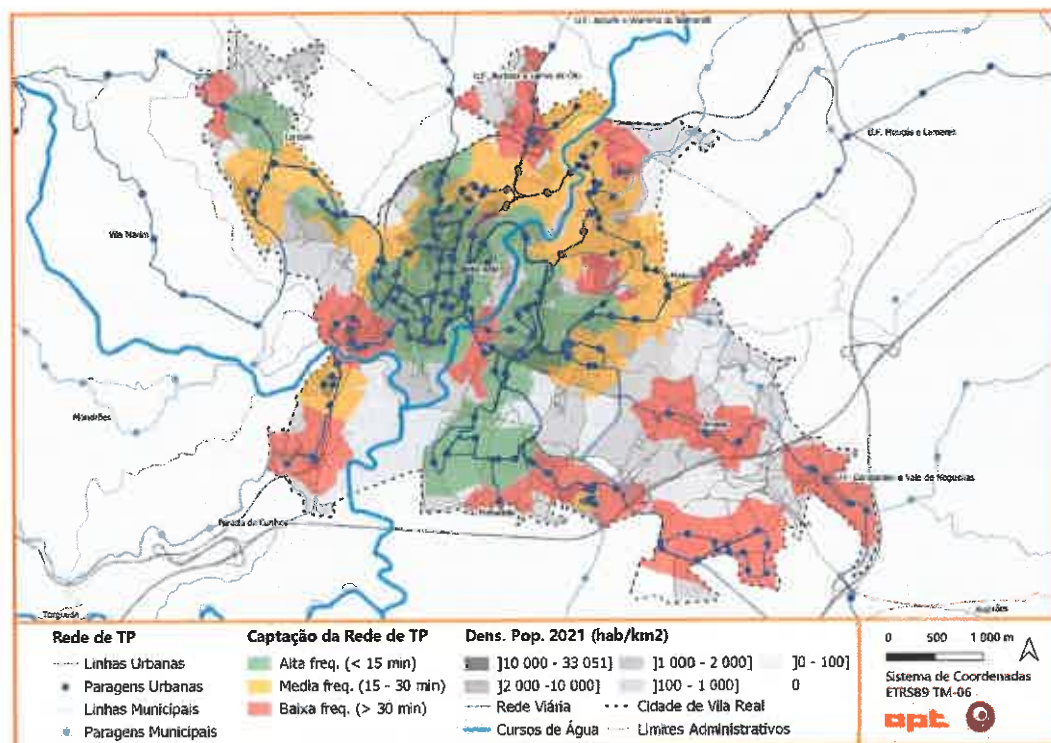


Fig. 50 Captação da rede dos TUVR (linhas urbanas)  
Fonte dos dados: CM Vila Real; INE, 2022

Uma parcela significativa do território da cidade de Vila Real, maioritariamente concentrada nas principais centralidades, caracteriza-se pela oferta de serviço de alta frequência de transporte público. Este facto resulta da concentração de percursos num número limitado de eixos viários, mas também da configuração da rede dos TUVR, ancorada para servir os grandes estabelecimentos de ensino e outros importantes geradores de viagens como o Hospital e o Centro Comercial. Com base nesta estratégia, o transporte público surge, em teoria, como uma alternativa de qualidade para uma percentagem significativa da população residente (43%). Para além deste contínuo territorial, esta tipologia é encontrada em mais três pequenos focos (Lordelo, Hospital e Intermarché).

Adjacente a este território definem-se focos de média frequência, que servem 30% da população residente, destacando-se os eixos Centro - Parada de Cunhos, Senhora da Conceição – Timpeira e Mateus – Abambres.



As restantes zonas dentro da área de captação do transporte, que contemplam 15% da população, apenas oferecem serviço de baixa frequência. Neste território encontra-se a totalidade da Zona Empresarial de Mateus.

Ainda nesta análise foram identificados um conjunto de setores, principalmente nas freguesias de Lordelo, Arroios e na UF de Constantim e Vale de Nogueiras, onde residem 12% dos residentes, que carecem de oferta de serviço regular durante a hora de ponta da manhã. Esta cobertura e frequência poderá justificar, em parte, a repartição modal verificada para a freguesia de Arroios, onde a utilização do transporte público se fica pelos 7%.

### **3.3.5 Níveis de Serviço**

Anualmente é desenvolvido pelo operador em cooperação com a Autoridade de Transportes o plano de operação que estabelece criteriosamente os serviços e circulações a desenvolver no período referido, tendo em conta, as necessidades da área referida e respetiva população.

Não obstante, por motivos diversos como avarias, falta de pessoal, ou outros, nem sempre todas as circulações são cumpridas. É ainda possível que ocorram atrasos ou adiantamentos na realização de cada serviço, não só por conta de imprevistos no decorrer da viagem, mas também desde logo por condicionalismos na hora de início do próprio serviço, o que contratualmente origina a aplicação de penalidades.

Segundo o Highway Capacity Manual (TRB, 2010), a fiabilidade relaciona-se com a pontualidade que cada serviço apresenta face ao horário pré-estabelecido, bem como, o respeito pelo intervalo entre circulações. Alterações à normal circulação dos veículos afetos ao transporte público influencia diretamente a fiabilidade do serviço e conseqüentemente a confiança que a população deposita no sistema.

Através dos relatórios de monitorização trimestrais da operação dos TUVR, que são elaborados com base nas informações GPS que fornecem a posição dos veículos a realizar os serviços, foi possível perceber a pontualidade associada a cada circulação. À data de realização deste relatório, estavam disponíveis para consulta os dados entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.



Tab. 8 Pontualidade dos serviços por linha urbana entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.  
Fonte: TRENMO, 2023

Linha	Pontual	Atrasada (5 - 10 min)	Atrasada (>10 min)	Adiantada	TOTAL
<b>1 - Lordelo - UTAD</b>	13 618 76%	2 642 15%	1 324 7%	229 1%	<b>17 813</b> 100%
<b>2 - Parada de Cunhos - Bairro do Boque</b>	9 728 78%	1 925 15%	834 7%	39 0%	<b>12 526</b> 100%
<b>3 - IEFP - Flores</b>	7 914 75%	1 876 18%	667 6%	70 1%	<b>10 527</b> 100%
<b>4 - UTAD - Montezelos - Borbela</b>	12 103 83%	1 493 10%	711 5%	207 1%	<b>14 514</b> 100%
<b>5 - Andrães - Terminal Rodoviário</b>	1 716 80%	300 14%	121 6%	18 1%	<b>2 155</b> 100%
<b>6 - Justes - Lames - Mouçós - Vila Real</b>	2 092 70%	145 5%	101 3%	650 22%	<b>2 988</b> 100%
<b>7 - Linha Minibus</b>	1 853 87%	165 8%	89 4%	23 1%	<b>2 130</b> 100%
<b>12 - UTAD - Vila Marim</b>	1 211 54%	441 20%	368 16%	223 10%	<b>2 243</b> 100%
<b>Total</b>	52 634 77%	9 361 14%	4 515 7%	1 476 2%	<b>67 986</b> 100%

Quando analisada a hora de partida das linhas urbanas pode verificar-se que, do total de circulações verificadas (67 986), 77% partiram com a devida pontualidade. Por oposição 14% das circulações partiram com um atraso entre os 5 e os 10 minutos, 7% com um atraso superior a 10 minutos e, por último, 2% partiram antes da hora. Pode verificar-se que o mês de menor pontualidade coincidiu com o mês de início de operação, fevereiro, factos que devem correlacionar-se. Posteriormente a pontualidade passou dos 54% para valores de cerca de 82% no último mês em análise (janeiro de 2023).

Analisando a pontualidade por linha, verifica-se que a linha 7 foi aquela que apresentou uma maior homogeneidade ao longo de período de operação, atingido o seu máximo de pontualidade em setembro, com 87% das circulações a serem pontuais, pese embora se tenha verificado uma quebra acentuada no mês de dezembro apresentando apenas 45 circulações pontuais num universo de 178. No que respeita a adiantamentos no momento de partida, a linha 6 destacou-se negativamente, apresentando em média 22% das circulações nestas circunstâncias. Em transporte público adiantamentos não devem existir, sendo em muitos contratos mais penalizados do que os atrasos, dado que prejudica a confiança dos passageiros na rede, demonstrando que, para esta linha, em um quinto das vezes é possível os passageiros perderem o serviço mesmo sendo pontuais, de acordo com os horários pré-estabelecidos.

Nos relatórios de monitorização os atrasos são subdivididos em dois diferentes grupos (entre 5 e 10 minutos e mais de 10 minutos). Foram comuns os atrasos entre 5 e 10 minutos nos meses em análise, com especial incidência para a linha 3 e 12, onde para o total das circulações certificadas identificou-se que 18% e 20% (respetivamente) partiram com atraso. Para a linha 2 verificou-se 15% de circulações com atraso e, por fim, a linha 1 onde 15% do total de circulações saíram igualmente com um atraso.

*Handwritten signature in blue ink.*

Mais alarmantes são os atrasos superiores a 10 minutos que ocorreram em 7% do total de linhas urbanas consideradas. Mais especificamente, na linha 12, onde se verificou que 16% das linhas iniciaram os serviços com atraso, como também, a linha 1 e a linha 2 que apresentaram individualmente 7% das circulações com atrasos superiores a 10 minutos. Seguidamente, para as linhas 3 e 5 constatou-se 6% das partidas saíram com o mesmo atraso considerado.

Pelo lado positivo pode observar-se a linha correspondente ao Minibus em que, em média, 87% das circulações partiram com pontualidade, seguido pela linha 4 que apresentou também 83% das circulações com pontualidade na hora de partida. Destaque para a linha 2 que praticamente não partiu com adiantamento.

Noutra perspetiva, sabe-se que a procura pelos serviços de transporte público varia mensalmente. Mais concretamente, os meses de maio e outubro são aqueles que representam níveis de serviço mais abrangentes, bem como, uma procura mais completa. Pelo oposto, é no verão onde se verifica uma procura mais reduzida (influenciado pela quase inexistência de estudantes). Por essa razão, os serviços de transporte público procuram anualmente adaptar-se a essa realidade. Assim, o gráfico procura estudar a variação da pontualidade por mês.

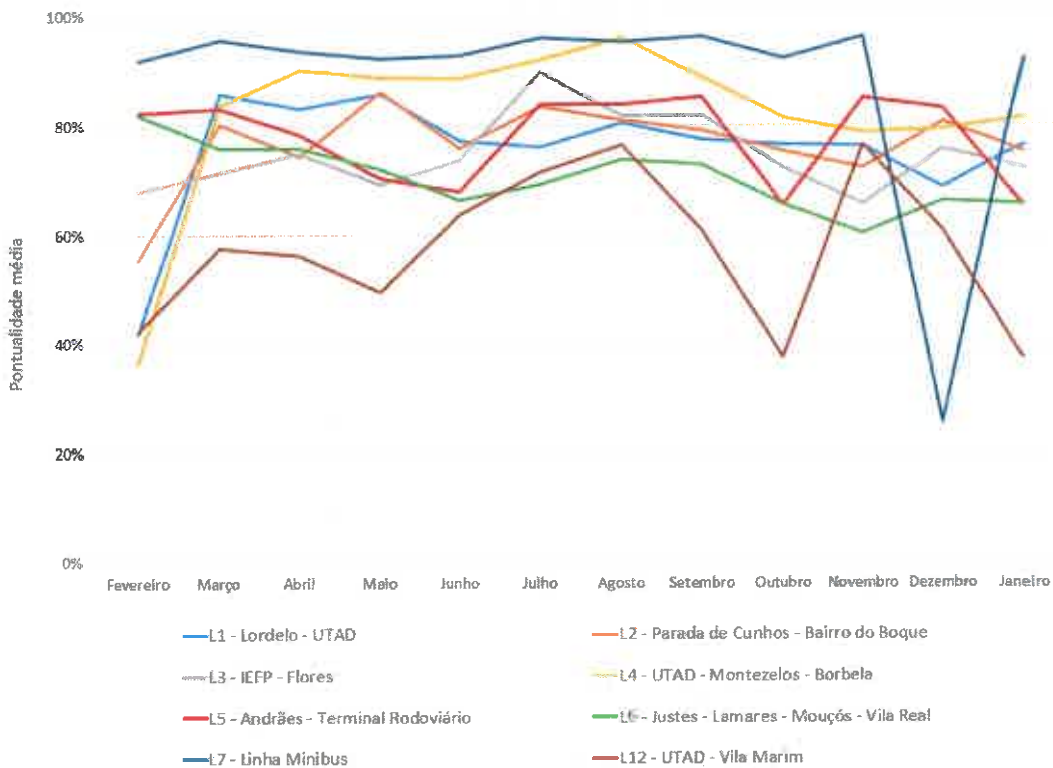


Fig. 51 Pontualidade por linha urbana entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.  
Fonte: TRENMO, 2023

Como se verificou, no mês de fevereiro a pontualidade no momento de partida apresentou mais quebras, destacando-se a linha 4 com pontualidade inferior a 40%, muito próximo das linhas 5 e 12. O mês de maio apresentou uma pontualidade na hora de partida de 77,8%, sendo que, embora próximo dos máximos atingidos no mês de agosto (81,1%), não é revelador de uma rede de transporte de referência, devendo procurar-se no futuro melhores resultados.

A observação do gráfico destaca uma estabilização, e em simultâneo a obtenção de máximos para os meses de verão, tal como se pode verificar para as linhas 3, 4, 5, 7 e 12, possivelmente justificados por uma acalmia na procura e por menores níveis de congestionamento. Inclusivamente, nos meses de julho e agosto várias linhas apresentaram uma pontualidade superior a 90%. Em outubro, embora seja considerado igualmente um mês de referência, tanto no que concerne à oferta como à procura, não foi possível manter os valores referência anteriormente apresentados.

Comportamentos pouco esperados para uma rede de transportes de referência foi o verificado em parte do decorrer do período em análise para as linhas 7 e 12. A primeira, embora tenha atingido praticamente em todo o ano pontualidades superiores a 90%, sofreu uma quebra muito acentuada em Dezembro, marcada por uma pontualidade de 25%, que só poderá ser explicado pela ocorrência de algum fenómeno muito particular no território. A linha 12, embora com pontualidade, em geral, muito reduzida durante todo o ano, conseguiu, em dois diferentes meses que praticamente 80% das circulações partissem com pontualidade, valor esse que em nenhum dos casos se conseguiu manter no mês seguinte.

Contabilizando-se igualmente as linhas de âmbito municipal, concluiu-se que 26% das circulações não foram pontuais. Neste ponto, a linha 11 (S. Miguel da Pena - Vila Real) ganha especial destaque pelo facto de, em julho, 46% dos serviços se terem iniciado mais cedo que o previsto, o que se considera uma falha grave no serviço prestado à população.

De forma a garantir a pontualidade da linha no decurso das viagens, já muitas vezes afetadas pelas condições de tráfego variáveis, é importante que, pelo menos o início da viagem seja pontual, limitando as possibilidades de atraso no decorrer do serviço. Os relatórios de monitorização fornecem igualmente a pontualidade no local de destino de cada uma das circulações. Este levantamento foi realizado para o segundo, terceiro e quarto trimestre (entre maio de 2022 e janeiro de 2023), pelo que, por esse facto a análise incide entre os meses de maio e janeiro. Assim, este período inclui tanto os meses de verão como os meses de referência para o transporte público, que são: maio e outubro.

Tab. 9 Pontualidade no local de chegada, por linha urbana, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.  
Fonte: TRENMO, 2023

Linha	Pontual	Atrasada (5 - 10 min)	Atrasada (>10 min)	Adiantada	TOTAL
<b>1 - Lordelo - UTAD</b>	8 444 64%	1 265 10%	2 387 18%	1 021 8%	<b>13 117</b> 100%
<b>2 - Parada de Cunhos - Bairro do Boque</b>	5 468 64%	459 5%	2 015 23%	655 8%	<b>8 597</b> 100%
<b>3 - IEFP - Flores</b>	5 301 58%	869 9%	2 020 22%	992 11%	<b>9 182</b> 100%
<b>4 - UTAD - Montezelos - Borbela</b>	5 845 60%	2 690 28%	901 9%	258 3%	<b>9 694</b> 100%
<b>5 - Andrães - Terminal Rodoviário</b>	1 006 63%	109 7%	370 23%	118 7%	<b>1 603</b> 100%
<b>6 - Justes - Lames - Mouços - Vila Real</b>	1 059 51%	320 15%	432 21%	267 13%	<b>2 078</b> 100%
<b>7 - Linha Minibus</b>	1 073 68%	270 17%	191 12%	46 3%	<b>1 580</b> 100%
<b>12 - UTAD - Vila Marim</b>	670 47%	239 17%	352 25%	163 11%	<b>1 424</b> 100%
<b>Total</b>	<b>28 866</b> 61%	<b>6 221</b> 13%	<b>8 668</b> 18%	<b>3 520</b> 7%	<b>47 275</b> 100%

Com base na tabela elaborada que apresenta a hora de chegada por circulação, pode verificar-se que, em média, apenas 61% das linhas urbanas apresentam a pontualidade desejada, ou seja, pouco menos de dois terços do universo de análise. Para este resultado contribuiu positivamente a pontualidade das linhas 1 (64%), 2 (64%) e 7 (68%). Estas contrastam com a linha 12, onde menos de metade das circulações são pontuais.

Factos mais complexos são os adiantamentos na chegada. Embora a grande maioria apresenta um percentual de chegadas adiantadas reduzido e não superior a 8%, as linhas 3, 6 e 12 ultrapassam esse resultado, revelando que para estas, em mais de 10% das circulações há adiantamentos na chegada. Os adiantamentos verificados nas linhas 6 e 12 podem ser explicados por condizentes adiantamentos na partida, conforme a tabela corresponde aos adiantamentos. Por tal facto, aconselha-se a verificação das particularidades das linhas referidas que influenciem tais adiantamentos e posterior correção.

De realçar também no quotidiano dos passageiros o impacto negativo dos atrasos do transporte público na chegada, principalmente quando superior a 10 minutos. Para esta classe de atrasos destacam-se cinco linhas com mais de 20% das circulações, com especial peso para a linha 12, não esquecendo as linhas 2 e 5. No total de circulações urbanas identificou-se que 18% delas chegaram ao destino atrasadas mais de 10 minutos, valor muito significativo para uma rede de transporte de referência.

Constatando-se que o peso dos atrasos (mais 10 minutos) na chegada é superior ao peso de igual atraso na partida, revela-se necessário um ajustamento nos horários, visto que é provável que parte das viagens necessitem de um tempo de viagem superior ao estipulado no horário.

### 3.3.6 Procura

Através da análise da procura de qualquer sistema de transporte público é possível aferir qual o seu grau de qualidade e relevância para dar resposta às necessidades de mobilidade da população, bem como o grau de sustentabilidade económica da operação. São apresentados os resultados plasmados nos Relatórios de Monitorização do Serviço Público Regular de Transporte Rodoviário de Passageiros de Vila Real, elaborados pela Trenmo, a contar desde fevereiro de 2022 até 31 de janeiro de 2023.

Com base no relatório de monitorização que avalia, entre outras temáticas, as validações por tipo de título para o total das linhas dos TUVR, pode identificar-se uma variação constante durante os meses em análise. Inicialmente, identificou-se um reduzido número de validações nas assinaturas mensais relacionadas com população jovem (assinatura 4\_18 e assinatura sub23), seja para as restantes assinaturas mensais ou títulos ocasionais. Após quatro meses de operação, identificou-se um pico de utilização, em maio, tal como é recorrente noutras redes de transporte público de passageiros. Após uma queda acentuada justificada pelo verão, as assinaturas mensais designadas de “Outros Passes” atingiram o seu pico anual em janeiro, com praticamente 48 436 validações no mês, assinalando-se comportamento oposto para as assinaturas mensais relacionadas com população jovem, que veio a cair desde novembro, onde assinalou o seu máximo (63 612 validações). Desde agosto até novembro que as validações por via de títulos ocasionais descreveram um acréscimo de utilização, voltando a cair nos meses seguintes. A maior variação deu-se, como seria de esperar nos títulos dedicados a estudantes que, se em fevereiro de 2022 assinalaram unicamente 7 612 validações, passados nove meses apresentaram um resultado oito vezes superior, aproximadamente.

No somatório dos 12 meses de operação identificou-se que aproximadamente 47% dos passageiros utilizaram títulos ocasionais e os restantes 53% assinaturas mensais. Este facto é contrastante, por exemplo, com o sucedido na STCP S.A., onde se verificou que 83% dos passageiros utilizaram assinaturas mensais para as suas viagens no operador. Tal comparação denota a reduzida escolha do transporte público como meio de transporte a utilizar diariamente em Vila Real, facto que se relaciona, por exemplo, com a gratuidade de transporte público para os estudantes ser exclusivo entre percursos casa-escola.

Em termos absolutos, identificaram-se em fevereiro 68 015 validações onde 58% das destas foram realizadas em títulos ocasionais. Este valor quase se duplicou em maio, atingindo as 118 863 validações. Por fim, após decréscimo em junho começou-se a sentir um novo aumento a partir de agosto (58 618 validações) até outubro, atingindo-se as 157 797 validações, valor este que não se voltou a replicar nos restantes meses analisados.

A observação da utilização do transporte público observada a 12 meses evidencia, ainda que de forma pouco acentuada, no caso dos títulos ocasionais, uma linha de tendência com sentido ascendente, pelo que, se espera que nos próximos meses/anos se observe um acréscimo na utilização deste tipo de transporte, incentivado pelo executivo municipal e respetivas políticas.



*Handwritten signature and initials*

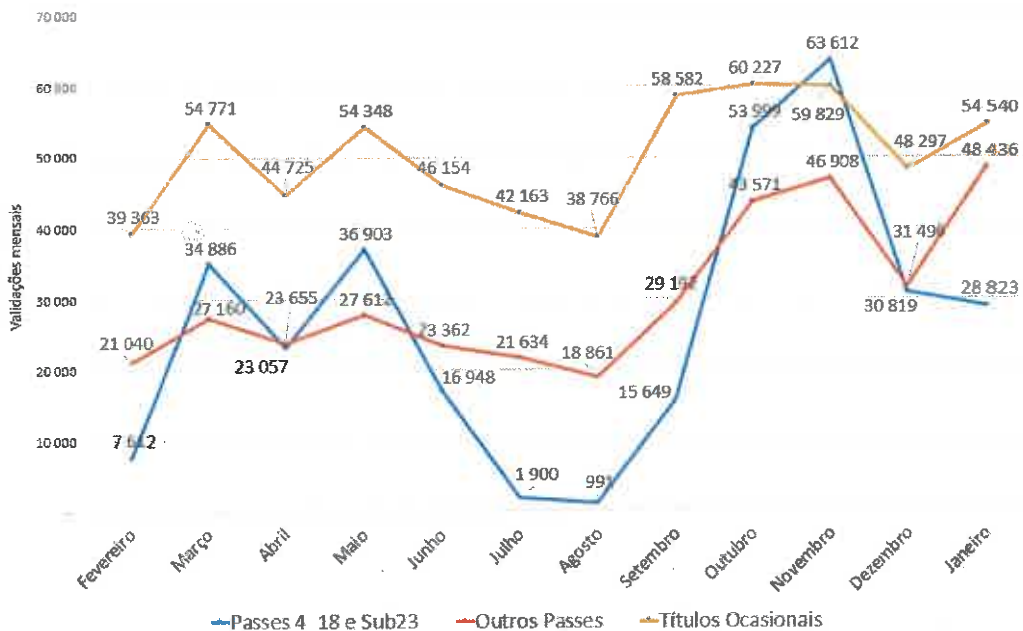


Fig. 52 Validações por tipo de título, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.

Fonte: Monitorização do Serviço Público Regular de Transporte Rodoviário de Passageiros de Vila Real (quarto trimestre), TRENMO.

Tab. 10 Validações por linha, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.

Fonte: Monitorização do Serviço Público Regular de Transporte Rodoviário de Passageiros de Vila Real (quarto trimestre), TRENMO.

Linha	Validações (12 meses)	Vcls.km	Valid/km
1 - Lordelo - UTAD	447 023	267 926	1,67
	34,9%	22%	
2 - Parada de Cunhos - Bairro do Boque	157 516	138 368	1,14
	12,3%	11%	
3 - IEPF - Flores	116 431	133 180	0,87
	9,1%	11%	
4 - UTAD - Montezelos - Borbela	311 777	153 012	2,04
	24,4%	12%	
5 - Andrães - Terminal Rodoviário	15 233	35 826	0,43
	1,2%	3%	
6 - Justes - Lamares - Mouços - Vila Real	19 852	56 804	0,35
	1,6%	5%	
7 - Linha Minibus	10 911	24 083	0,45
	0,9%	2%	
12 - UTAD - Vila Marim	51 372	67 396	0,76
	4,0%	5%	
Outras linhas	149 699	349 010	0,43
	11,7%	28,5%	
<b>Total</b>	<b>1 279 814</b>	<b>1 225 606</b>	<b>1,04</b>

A tabela anterior apresenta a correspondência entre as validações por título de transporte e a sua respetiva linha a nível absoluto. Destaca-se desde logo um total de 1 279 814 validações para os doze, sendo que 83% foram realizadas em linhas urbanas.

Examinando individualmente cada uma das linhas, pode verificar-se que a linha “1” absorveu no total 34,9% das validações do total da rede dos TUVR. Este resultado ganha especial relevância considerando que, em termos de quilómetros percorridos, a mesma linha tem um peso de 22% da rede geral. De seguida, destacam-se a linha “4” que com um total de 311 777 validações com uma representação de 24,4 das validações do total da rede. A linha “2” merece ainda relativo destaque, conseguindo durante os doze meses de operação um total de 157 516 validações que equivale a uma representação de 12,3% das validações.

No extremo oposto são comuns linhas com uma capacidade de atração muito reduzida, como é o caso da linha “6” que embora em termos de quilómetros percorridos signifique 5% do total da rede, apenas contabiliza cerca de 1,6% das validações. Utilização idêntica nas linhas “5” e “7”. Verificam-se ainda linhas de âmbito municipal (incluídas em “Outras Linhas”) que contam com poucas centenas de passageiros para os meses em análise, totalizando uma média inferior a 10 validações diárias.

Sabendo que algumas das linhas municipais servem população com necessidades muito específicas (especialmente estudantes) e tratando-se de um serviço muito dispendioso, mas, por oposto, pouco rentável, aconselha-se o estudo de novas opções para satisfazer as necessidades desta população mais distante do centro, como será, o transporte público flexível, já implementado no concelho.

Os dados apresentados refletem-se conseqüentemente nas validações por quilómetro (métrica habitualmente utilizada para compreensão da atratividade da rede). Nesse âmbito, a linha com maior número de validações por quilómetro é a “4”, correspondendo a praticamente a duas validações por quilómetro, seguido da linha “1”. A média global de validações por quilómetro é, por outro lado, muito afetada por linhas de procura muito reduzida (por exemplo, linha “6” e linhas de âmbito municipal), resultando num total de 1,04 validações por quilómetro percorrido no global da rede TUVR.

Em forma de comparação calculou-se as validações por quilómetro com outras redes urbanas para o ano de 2019:

- Sociedade de Transportes Coletiva do Porto (STCP): 3,45;
- Serviços Municipalizados Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC): 2,35;
- Transportes Urbanos de Braga (TUB): 2,03.

Em virtude da comparação efetuada destaca-se a reduzida capacidade de atração de passageiros dos TUVR que, nem na sua melhor linha consegue atingir os resultados das redes de transporte analisadas. Tal facto deve-se, por um lado, às características do território e população, ainda que se considere que uma otimização da rede poderia traduzir-se em melhorias nos resultados obtidos.

As validações, juntamente com o tarifário e títulos utilizados resultam na receita que pode ser avaliada por mês e por tipologia de título, conforme a tabela e gráfico apresentado.

Tab. 11 Receita por tipo de título e mês, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.  
Fonte: Monitorização do Serviço Público Regular de Transporte Rodoviário de Passageiros de Vila Real (quarto trimestre), TRENMO.

Linha	Passes 4_18, Sub23	Outros passes	Ocasionais	TOTAL
Fevereiro	8 327,25 €	10 457,60 €	42 063,45 €	60 848,30 €
	14%	17%	69%	100%
Março	15 864,35 €	12 757,05 €	54 516,45 €	83 137,85 €
	19%	15%	66%	100%
Abril	12 037,35 €	10 880,30 €	44 073,50 €	66 991,15 €
	18%	16%	66%	100%
Maio	18 184,05 €	13 788,55 €	54 182,75 €	86 155,35 €
	21%	16%	63%	100%
Junho	5 864,10 €	10 057,20 €	45 672,30 €	61 593,60 €
	10%	16%	74%	100%
Julho	985,65 €	8 561,50 €	41 963,65 €	51 510,80 €
	2%	17%	81%	100%
Agosto	817,05 €	10 286,65 €	39 421,55 €	50 525,25 €
	2%	20%	78%	100%
Setembro	27 228,10 €	11 155,55 €	59 270,40 €	97 654,05 €
	28%	11%	61%	100%
Outubro	26 693,70 €	13 398,10 €	61 327,20 €	101 419,00 €
	26%	13%	60%	100%
Novembro	26 661,60 €	12 297,30 €	60 209,10 €	99 168,00 €
	27%	12%	61%	100%
Dezembro	14 017,95 €	10 886,50 €	48 859,35 €	73 763,80 €
	19%	15%	66%	100%
Janeiro	20 328,15 €	16 512,90 €	56 951,00 €	93 792,05 €
	22%	18%	61%	100%
TOTAL	177 009,30 €	141 039,20 €	608 510,70 €	926 559,20 €
	19%	15%	66%	100%

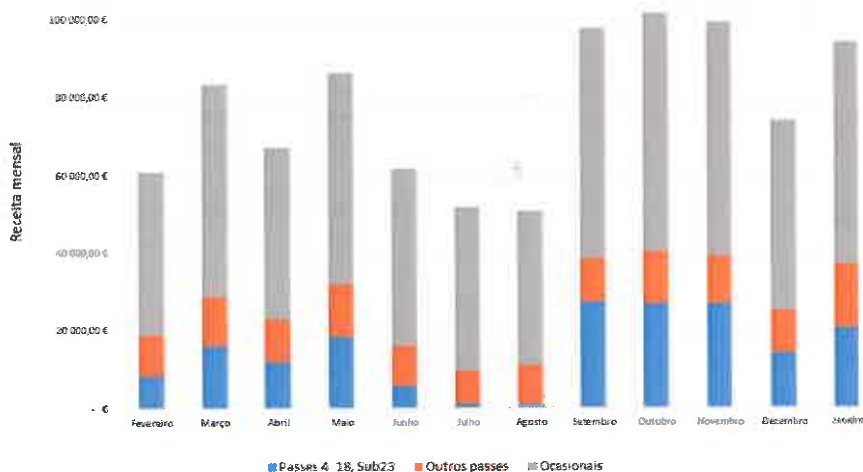


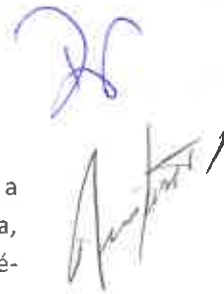
Fig. 53 Receita por tipo de título e mês, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.

Fonte: Monitorização do Serviço Público Regular de Transporte Rodoviário de Passageiros de Vila Real (terceiro trimestre), TRENMO.

A observação dos elementos denota desde logo três diferentes momentos de utilização e obtenção de receita no decorrer dos 12 meses em análise. Nos primeiros quatro meses em análise a evolução é crescente, embora não constante, posteriormente, durante o verão, pode observar-se um fosso considerável na utilização e receita. Posteriormente, nos meses de outono e inverno, provavelmente por forte influencia do início do ano letivo assiste-se a uma crescente utilização dos urbanos de Vila Real, atingindo o seu máximo de receita no mês de outubro, o que se consubstanciou em mais de 100 000€. No extremo oposto, encontram-se os meses de verão, especialmente julho e agosto, com uma receita de aproximadamente 50 000€, em cada um deles, contrastando o valor já referido para o mês de outubro.

Comparando a receita por tipo de título comprado é facilmente perceptível a relevância dos títulos ocasionais, que inclui o bilhete de bordo e as viagens pré-compradas. Estas tipologias tem um peso no total das receitas sempre igual ou superior a 60%, o que se traduz numa receita de 61 327,20 € para o mês de outubro. No total dos 12 meses obteve-se um total de receita pela venda de títulos de 926 559€, receita constituída a 66% pelos títulos ocasionais, 19% pelas assinaturas mensais da população jovem, e 15% proveniente da venda de outras assinaturas mensais. Tal facto revela novamente a importância dos títulos ocasionais para a sustentabilidade da rede.

Importa referir que, se por um lado, em termos percentuais os meses de julho e agosto foram aqueles que apresentam um maior peso percentual de compra de títulos ocasionais, em termos absolutos foram, pelo contrário, os meses onde se obteve menos receitas para estas tipologias. Tal comportamento deve-se à redução da compra de títulos nestes meses, com especial incidência, das assinaturas mensais dedicadas a estudantes e jovens.



Fazendo a distinção entre as tipologias de título apresentadas na tabela, e sabendo-se que a tipologia de título “agente único” corresponde ao título comprado diretamente ao motorista, enquanto, neste caso, o título “ocasional” corresponderá unicamente aos títulos pré-comprados, é possível analisar a tabela seguinte que indica a receita média por título comprado.

Tab. 12 Receita por tipo de título entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.  
Fonte: Monitorização do Serviço Público Regular de Transporte Rodoviário de Passageiros de Vila Real (quarto trimestre), TRENMO.

	Agente único	Ocasional	Assinatura	TOTAL
<b>Receita</b>	472 960,20 €	135 550,50 €	317 520,50 €	926 031,20 €
	51%	15%	34%	100%
<b>Títulos</b>	389 333	24 336	31 142	444 811
	88%	5%	7%	100%
<b>Receita/Título</b>	1,20 €	5,57 €	10,20 €	-

Com a observação da tabela é possível perceber desde logo o peso percentual atribuído ao agente único no que respeita à compra de títulos (88%), encontrando-se num extremo oposto os títulos ocasionais. Assim, conclui-se que, embora com funções idênticas, os títulos ocasionais provavelmente são de difícil acesso por parte de população em geral ou, por outro lado, não foram devidamente divulgados. Os restantes 7% de títulos comprados dizem respeito a assinaturas, ainda que, correspondam a 34% da receita pelo facto de se tratar de títulos bastante mais dispendiosos comparativamente às restantes tipologias aqui analisadas, mas que permitem a utilização dos transportes públicos durante todo o mês.

Para concluir a análise da tabela pode constatar-se que, em média, a venda de uma assinatura mensal corresponde a uma receita proveniente do passageiro de 10,20€, enquanto, para os títulos ocasionais a receita reduz-se para os 5,57€, muito influenciado pelo tarifário atribuído ao zonamento, como também, a títulos multiviagens. Por fim, o agente único conta representa uma receita de 1,20€.

### 3.3.7 Serviço de Transporte de Passageiros Flexível

O transporte flexível, implementado em fevereiro de 2022, serve a população que se encontra a mais de 750 metros de uma paragem com transporte regular. Esta modalidade de transporte realiza-se sempre que exista algum pedido de determinado indivíduo, tendo o mesmo de ser realizado no dia anterior ao pretendido, até às 16h. Pelos motivos expostos, o transporte flexível não se aplica para os movimentos dentro da área de estudo.

Mediante o número de residentes das aldeias periféricas o serviço realiza-se entre um e três dias por semana, e entre uma a três vezes por dia, com o mesmo número de serviços de manhã e da tarde. A marcação das viagens pode ser feita por via telefónica, SMS ou e-mail até às 16h do dia útil anterior ao da viagem.



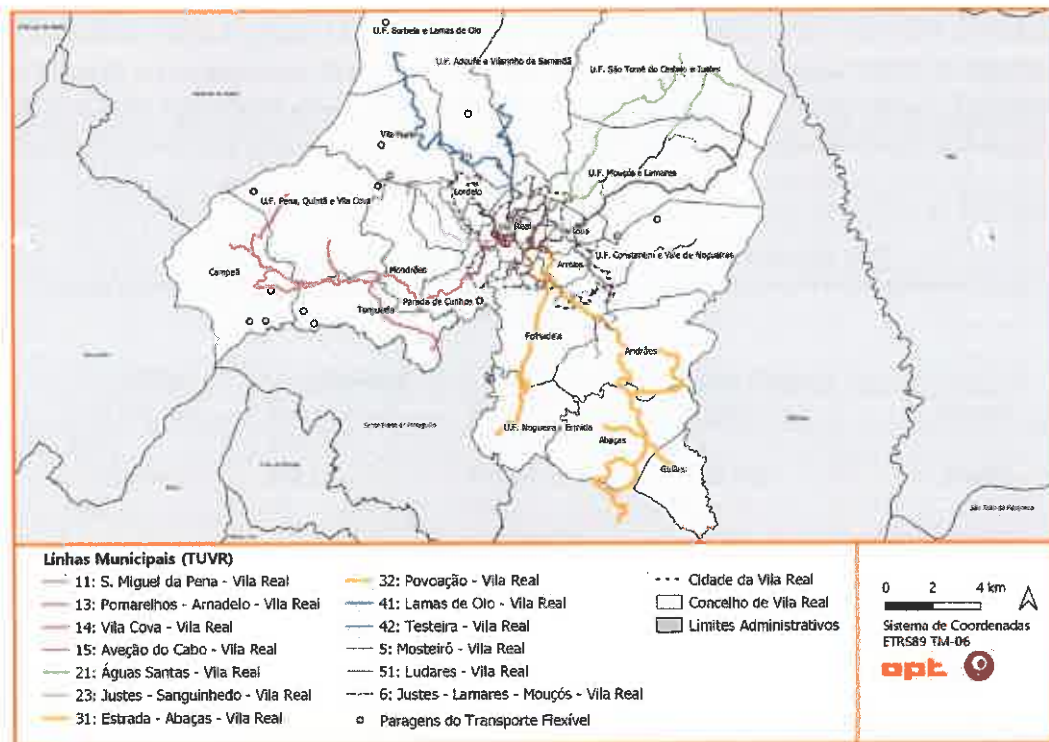


Fig. 54 Paragens vocacionadas para o transporte flexível.  
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Esta representação espacial permitiu a rápida compreensão de que, apesar da complementaridade das linhas municipais com as linhas urbanas, a rede dos TUVR ainda não chega a todo o território. Os locais não servidos, no entanto, caracterizam-se por densidades populacionais muito reduzidas pelo que a extensão de um serviço regular de transporte público acarretaria custos de operação muito elevados, e mesmo assim, a oferta possível de ser realizar dificilmente iria ao encontro das necessidades de mobilidade da população periférica. Nesse sentido, surge o transporte flexível como resposta equilibrada para as necessidades da população com uma gestão de recursos mais equilibrada.

Este tipo de serviço realizado em veículos de 9 lugares tem um custo por viagem que varia entre 2,40€, tendo como origem Relvas, e 3,45€ se a viagem se iniciar em Mascoselo. As localidades com maior número de serviços diários (6) possuem também um maior número de dias de operação (3), em oposição aos locais com dois serviços diários que apenas são disponibilizados num dia fixo da semana.

Tab. 13 Frequência do Transporte Flexível.  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Localidade	Dia da semana	Número de serviços Diários (por sentido)	Tarifário (por viagem)
Arnai	Quarta-feira	2	2,95 €
Carvas	Segunda, terça e sexta-feira	6	3,30 €
Castelo	Terça-feira	2	3,45 €
Cotorinho	Segunda, terça e sexta-feira	6	3,45 €
Cravelas de Cima	Quarta-feira	2	2,85 €
Dornelas	Terça-feira	2	3,30 €
Farelães	Terça-feira	2	3,45 €
Galegos da Serra	Segunda, terça e sexta-feira	6	2,85 €
Mascoselo	Segunda-feira	2	3,90 €
Montes	Sexta-feira	2	3,45 €
Pai Corráo	Terça-feira	2	2,95 €
Parada	Terça-feira	2	3,45 €
Relvas	Quinta-feira	2	2,40 €
Sirarelhos	Segunda, terça e sexta-feira	6	2,95 €
Tojais	Segunda, terça e sexta-feira	6	2,95 €

### 3.3.8 Transporte Público em Táxi

O serviço de Táxi, complemento para o transporte público regular, encontra-se distribuído por toda a área de estudo, estando as praças de táxis localizadas em alguns dos principais núcleos populacionais no interior do perímetro da cidade. No total foram contabilizadas 10 praças, distribuídas pelo território da cidade de Vila Real.

Três das praças de Táxis encontram-se próximas ao centro da cidade, nomeadamente em frente ao edifício dos Correios, na Avenida Carvalho Araújo, no Terminal Rodoviário, e adjacente ao Mercado Municipal, na Rua Dom Pedro de Castro. Na margem oposta do rio, encontram-se praças de Táxis na entrada principal do Centro Comercial, a oeste do Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, em Abambres e no Centro de Saúde de Mateus. Arroios dispõe de uma praça de Táxis, no lugar de Couto e a UF de Constantim e Vale de Nogueira outra praça na entrada para a Zona Industrial. Na freguesia de Lordelo a mesma situa-se próxima ao hospital, na Rua dos Lagoeiros, e em Parada de Cunhos a mesma encontra-se na sede da freguesia. O mapa seguinte evidencia também a falta de cobertura em polos importantes como é o caso da Senhora de Conceição.

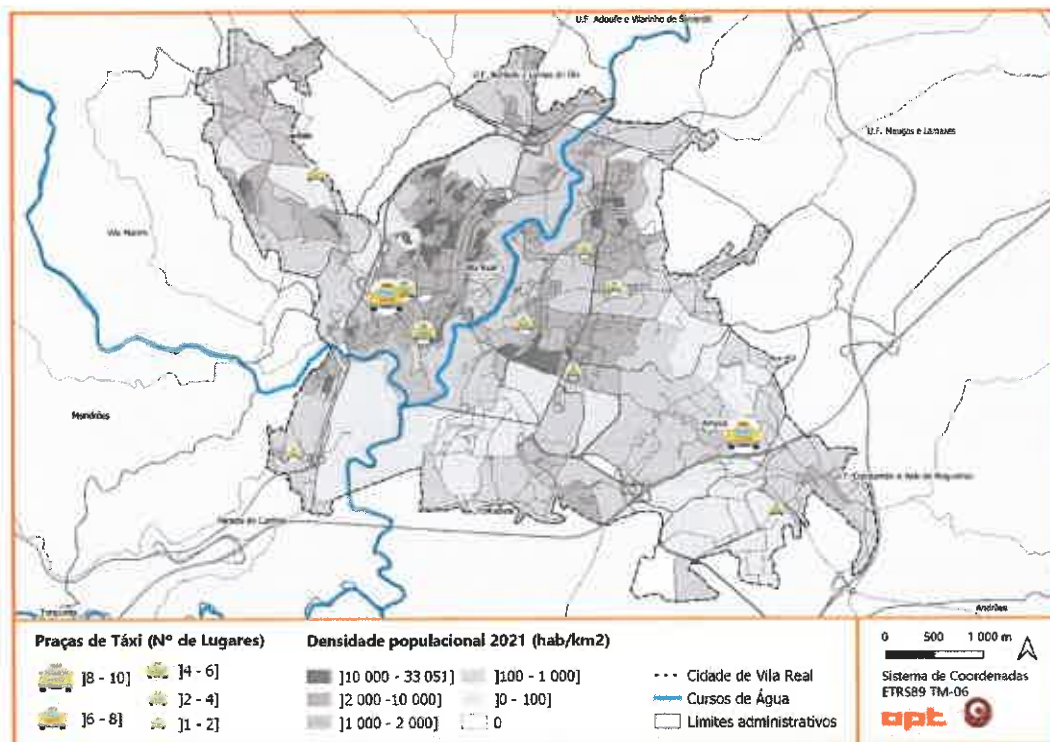


Fig. 55 Localização das praças de táxi  
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

As maiores praças de táxis localizam-se no Terminal Rodoviário e em Arroios, com cada uma disponibilizando 10 lugares. Neste último caso, esta dotação aparentemente desproporcional à importância relativa no sistema urbano poder-se-á dever à menor oferta de transporte público, com o Táxi a assumir-se como a alternativa de mobilidade para a população sem automóvel. As praças de menor dimensão, com apenas um lugar, localizam-se em Abambres, Parada de Cunhos, nas imediações da Zona Empresarial e a oeste do bairro Dr. Francisco Sá Carneiro.

### 3.3.9 Síntese

Com apoio na vasta análise efetuada, conclui-se que a organização do sistema de transportes públicos no centro e para o centro assenta essencialmente nos serviços dos TUVR, seja nas linhas urbanas ou municipais, totalizando aproximadamente 122 000 quilómetros realizados nos primeiros 12 meses de operação da nova concessão. De forma a responder às necessidades da população vila-realense mais deslocada é ainda disponibilizado o transporte a pedido, como forma de racionalizar o serviço a desenvolver. Este, no entanto, não se destina a servir os aglomerados no interior do território da cidade de Vila Real, estando assim fora da área de atuação deste PMUS. Para as deslocamentos intermunicipais espera-se o término do concurso público para a concessão do transporte público rodoviário na CIM Douro ainda que atualmente esse serviço esteja a cargo de múltiplos operadores subdivididos pelo território e por linhas. Esta multiplicidade de operadores com monopólio de linhas singulares não levanta apenas problemas de organização da rede, mas também da utilização dos serviços pelos passageiros

pelo facto de não se contar com um verdadeiro título de transporte intermodal. Não obstante da multiplicidade de operadores no território, pode ainda encontrar-se linhas de transporte especializado a estudantes em que, na maior parte das vezes, o embarque é limitado a estudantes.

Em Vila Real o operador interno, no conjunto de serviços disponibilizados, é capaz de servir os habitantes praticamente por inteiro (com exceção de parte das freguesias de Lordelo, Arroios e na UF de Constantim e Vale de Nogueiras, onde residem 12% dos residentes que carecem de oferta de serviço regular durante a hora de ponta da manhã). A configuração da rede viária leva à sobreposição de serviços num número limitado de arruamentos, pelo que uma percentagem significativa da população (43%) tem acesso a uma frequência combinada, na paragem mais próxima, de 15 minutos ou menos.

Ainda assim, tais serviços não são capazes de retirar a grande importância ao transporte individual, resultando em taxas de ocupação e receitas reduzidas, principalmente quando comparado a outras redes de transporte urbanas.

Esta reduzida procura pelo transporte público que se traduz, em média, em menos de uma validação por quilómetro revela uma diminuta receita incapaz de salvaguardar o equilíbrio económico da rede, mesmo tendo em conta o tarifário associado a excessivas 19 zonas de transporte público claramente dispendioso e desequilibrado em comparação ao transporte flexível, num tarifário mensal que pode atingir os 129,80€.

Esta rede de transporte público completa e extensa, com frequências elevadas no centro não se coaduna com o estado das paragens de transporte, pouco convidativas e desconfortáveis. Algumas delas, embora identificadas nos Sistemas de Informação Geográfica e nos devidos operadores de transporte, não parecem existir na realidade, outras embora existam, apenas contam com um postalite, não incluindo abrigo. Por fim, cerca de 19% das paragens, embora com abrigo encontram-se muito próximas da via, sem baía de paragem, aumentando o desconforto antes do embarque e tendo, por outro lado, impactos no normal desenvolvimento do tráfego.

Não foi igualmente encontrado um verdadeiro centro intermodal na cidade (relacionando-se com os restantes centros de freguesia), sendo que o Terminal Rodoviário (infraestrutura singular na cidade) não assume essas funções nem se encontra interligado, por exemplo, a uma verdadeira rede de ciclovias e percursos pedonais. Associado a isto, os atrasos (e adiantamentos) dos transportes públicos de Vila Real são frequentes, com especial incidência em determinadas linhas. Para isto contribui a insuficiência de vias BUS exclusivamente dedicadas ao transporte público, penalizando-o no que respeita os tempos de viagem, muito por influência do atravessamento da cidade (e do rio) pelo transporte individual, bem como, pelas mudanças de direção sem prioridade que faz atrasar todo o volume de tráfego, especialmente na Rua Miguel Torga, e Avenidas 1º de Maio e Carvalho Araújo, para a qual os TUVR não são exceção.

Importa abordar a aplicação dedicada aos TUVR que evidencia lapsos no seu funcionamento em determinados sistemas operativos, juntando a isso informação por vezes desatualizada,

podendo isto relacionar-se com as falhas reportadas nos sistemas de GPS embarcados. As funções da aplicação são limitadas, não apresentando o tempo de espera nas paragens nem permitindo a compra de títulos ou cálculo do seu custo tendo em conta as zonas a utilizar.

Para finalizar nos casos em que os serviços regulares do TUVR e transporte flexível não sejam suficientes, são disponibilizados os serviços de TAXI, havendo para o efeito 10 praças espalhadas pela área de estudo, não se detetando, no entanto, praças a norte, junto à U.F. Borbela e lamas de Olo. A estas praça devem ser somadas os serviços de TVDE já implementados em Vila Real.

### 3.4 Qualidade Ambiental e Ruído

#### 3.4.1 Contextualização

O ano 2015 ficará na História como o ano da definição dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, fixados numa cimeira da ONU, onde os líderes mundiais se comprometeram a erradicar a pobreza, e a fomentar o desenvolvimento económico, social e ambiental à escala global, até 2030, conhecida como Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

Portugal teve uma participação importante no processo de definição desta Agenda 2030, com destaque para a defesa mais vincada dos objetivos de promover sociedades pacíficas e inclusivas, de erradicar todas as formas de discriminação e de violência com base no género e promover a sustentabilidade energética e ambiental, gerindo os seus recursos de forma sustentável.

Neste contexto, Vila Real, como capital de distrito e uma das principais cidades portuguesas, tem contribuído à sua escala para o cumprimento dos objetivos e metas fixadas, através da realização de diversas ações.

Demonstrador da vontade do concelho, em caminhar no sentido de uma sociedade mais sustentável e amiga do ambiente, foram as atividades desenvolvidas na Semana do Ambiente 2022, em junho. Nesta semana realizaram-se atividades lúdicas e pedagógicas para os mais novos no âmbito da educação ambiental, para que desde cedo se familiarizem com os valores ecológicos e com as Boas Práticas Ambientais. Tendo como público-alvo toda a população, realizaram-se ainda sessões de *plogging* nos passadiços, numa tentativa de consciencializar os cidadãos para as questões relacionadas com a higiene ambiental, aumentando, por outro lado, o sentimento de pertença e responsabilidade social por manter em boas condições os Espaços Públicos.

Destaca-se ainda as referências, em 2015, no PEDU deste município às questões ambientais, ao desenvolvimento sustentável, culminando na definição de um dos objetivos principais do documento (Eixo 1): a promoção da mobilidade sustentável.

É sabido que as emissões provenientes dos transportes têm um forte impacto nas alterações climáticas. Ao consumirem um terço de toda a energia final na EU e sendo a maior parte dessa energia proveniente dos combustíveis fósseis, isto significa que os transportes são responsáveis por uma grande parte das emissões de gases com efeito de estufa da UE e contribuem





significativamente para as alterações climáticas. Só o transporte rodoviário produz mais de 70% das emissões globais de gases com efeito de estufa, sendo ainda uma fonte de poluição sonora relevante.

As questões ambientais têm um forte impacto na qualidade de vida e estão assim diretamente relacionadas com a mobilidade, mais propriamente dito com as escolhas modais. Assim, torna-se relevante caracterizar alguns dos aspetos principais que permitem tirar algumas conclusões sobre a qualidade ambiental, a nível sonoro e da qualidade do ar, assim como, e, sobretudo, a sua relação com o tráfego rodoviário.

Importa, assim, perceber de que forma têm evoluído as questões relacionadas com a mobilidade e ambiente, nomeadamente o comportamento das concentrações atmosférica de poluentes como o Monóxido de Carbono - CO, Dióxido de Carbono - CO<sub>2</sub>, Óxidos de azoto - NOX, nos principais eixos viários, assim como monitorizar os níveis sonoros em zonas sensíveis, em período noturno e diurno, assim como em zonas de comércio e serviços torna-se relevante para se estabelecer correlações entre a Qualidade do Ar no primeiro caso e entre os níveis sonoros e o volume de tráfego rodoviário no segundo caso.

O consumo energético e as emissões de gases com efeito de estufa associado ao transporte rodoviário (número de gramas de CO<sub>2</sub> equivalente / passageiro x km) tornam-se relevante para se tirar conclusões sobre a eficiência energética no consumo de energia dos modos de transporte motorizado, assim como sobre o volume de emissões de GEEs com origem no transporte rodoviário.

### **3.4.2 Emissões de Poluentes Atmosféricos**

A redução das emissões de poluentes atmosféricos observada nas últimas décadas, resultou numa importante melhoria global da qualidade do ar no país, particularmente no que se refere às emissões de partículas inaláveis PM10. Tal como referido no PEDU de Vila Real, a obtenção de informação atualizada e fiável relacionada com a emissão de matéria particulada a uma escala pormenorizada – desejavelmente por quarteirão – é de muito difícil acesso.

Estão disponíveis na Agência Portuguesa do Ambiente (APA), os dados sobre a Qualidade do Ar à escala do concelho, o que nos permite ter uma visão global sobre o comportamento a nível de poluição atmosférica na cidade de Vila Real. Para efeitos de medir o impacto do setor dos transportes foram selecionadas as emissões de três dos principais poluentes (NOx, CO e CO<sub>2</sub>).

Na tabela seguinte são apresentadas as emissões correspondentes, em quilotoneladas, no município nos anos de 2015, 2017 e 2019.

Tab. 14 Emissões no concelho de Vila Real  
Fonte dos dados: APA, 2021

Tipo de atividade	Emissões de NOX (kton)			Emissões de CO (kton)			Emissões de CO <sub>2</sub> (kton)		
	2015	2017	2019	2015	2017	2019	2015	2017	2019
Produção de energia, Incineração de resíduos, entre outros	0,003	0,003	0,004	0,001	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000
Produção industrial	0,033	0,006	0,003	0,014	0,003	0,002	10,698	2,318	1,227
Serviços, consumo doméstico, agricultura e pesca	0,033	0,032	0,023	0,518	0,508	0,490	21,122	20,641	12,272
Emissões Fugitivas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utilização de Solventes, Asfaltamento, Produtos Químicos e Limpezas	0,000	0,000	0,000	0,008	0,006	0,005	1,179	1,011	1,159
<b>Transportes Rodoviários</b>	<b>0,331</b>	<b>0,338</b>	<b>0,309</b>	<b>0,402</b>	<b>0,366</b>	<b>0,320</b>	<b>72,346</b>	<b>78,706</b>	<b>80,722</b>
Transporte de Mercadorias	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aviação Internacional e Doméstica	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Transporte Ferroviário, Combustão Agrícola e Pesca, aviação militar	0,025	0,010	0,008	0,015	0,008	0,007	2,980	1,694	1,624
Deposição de Resíduos, queima biogás, incêndios áreas urbanas, gestão águas residuais	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Fermentação entérica, gestão de efluentes pecuários	0,001	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Produção de Culturas, queima de resíduos agrícolas no campo, utilização	0,011	0,010	0,011	0,089	0,089	0,088	0,279	0,243	0,178
Incêndios Florestais	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Outros	0,003	0,076	0,003	0,114	2,685	0,110	0,000	12,595	0,302
<b>Total</b>	<b>0,441</b>	<b>0,477</b>	<b>0,362</b>	<b>1,161</b>	<b>3,668</b>	<b>1,023</b>	<b>108,605</b>	<b>117,209</b>	<b>97,483</b>

Os transportes rodoviários foram responsáveis pela emissão de 75% de NOx, em 2015, 71% em 2017 e 85% em 2019 no Concelho de Vila Real. Assiste-se, no entanto a uma redução entre 2017 e 2019 em valores absolutos na emissão deste composto químico. No que diz respeito às emissões de monóxido de carbono a tendência foi de uma redução de 21% entre 2015 e 2019. Inversamente, registou-se um aumento de 11% das emissões de dióxido de carbono provenientes do setor dos transportes, entre 2015 e 2019.

O setor dos transportes é, na verdade, o principal contribuidor para as emissões de NOx e CO<sub>2</sub> no concelho de Vila Real, tendo representado 85% e 83% da soma de todos os setores de atividade, respetivamente.

Este facto obriga, naturalmente à tomada de medidas drásticas para que se consigam atingir os objetivos da neutralidade carbónica na União Europeia até 2050. Esta preocupação levou a que em junho de 2022, os estados-membros acordassem a proibição de venda de veículos

*[Handwritten signature]*

exclusivamente movidos com combustíveis fósseis até 2035. Neste sentido, o Plano Nacional Energia e Clima de Portugal para 2030 exige que o setor dos transportes reduza as emissões de gases com efeito de estufa em 55%.

A aposta nacional na mobilidade elétrica remonta há mais de uma década (Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de fevereiro de 2009), o que permitiu que Portugal seja hoje o quarto país europeu com mais pontos de carregamento por quilómetro de estrada, que garantem carregamento a cerca de 200 mil veículos elétricos. A transição para veículos elétricos depende, em grande parte, da disponibilidade de uma infraestrutura de carregamento simples e eficaz para apoiar, de forma a diminuir a ansiedade da autonomia. A Rede Portuguesa de carregamento tem sido um exemplo de como podemos colocar a experiência do utilizador no centro da mobilidade elétrica. Portugal criou uma oferta orientada para um acesso universal dos utilizadores e que integra também os vários intervenientes na cadeia de valor.

Em Vila Real já existem 13 postos de carregamento elétrico, conforme se pode consultar na aplicação *movel MIIO*.

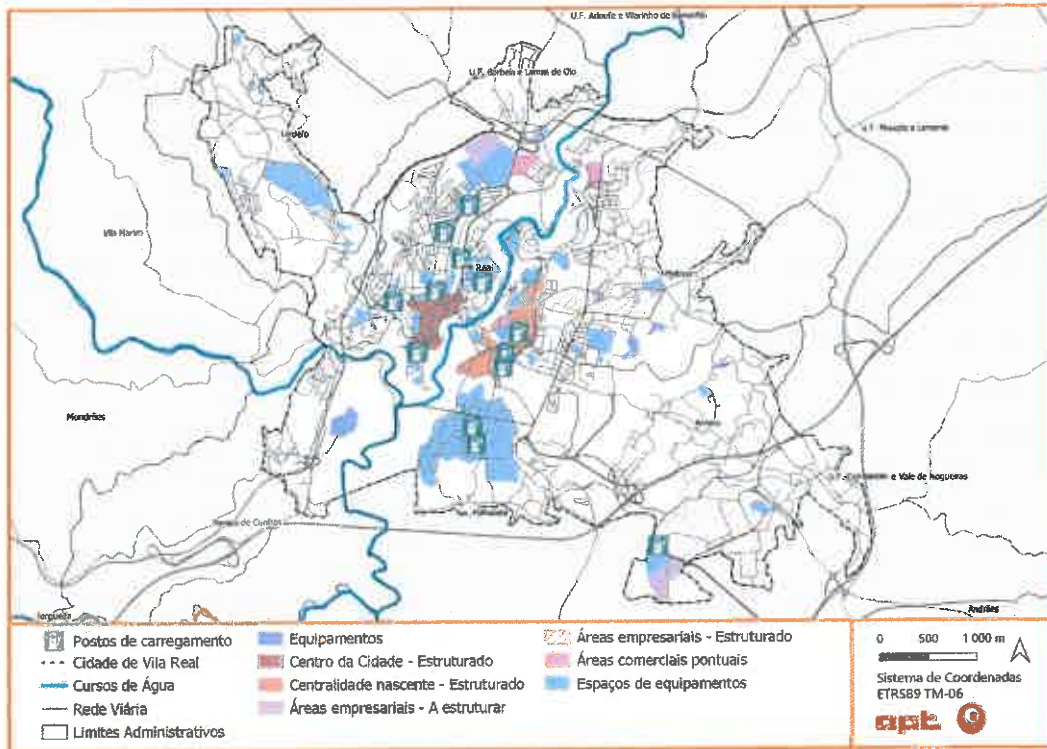


Fig. 56 Localização dos postos de carregamento elétrico  
Fonte dos dados: CM Vila Real; MIIO, 2022

Esta análise demonstra a presença de postos de carregamento estrategicamente localizados no centro urbano, mas também em espaços de equipamentos, áreas empresariais, e outros locais de interesse público, o que garante aos utilizadores a existência de um local de carregamento próximo dos pontos de interesse. Mais especificamente, podem ser encontrados postos de carregamento junto à Câmara Municipal, nas imediações do Terminal Rodoviário, do Mercado

Municipal, na envolvente da Nossa Senhora da Conceição, do estabelecimento prisional de Vila Real, do Centro Comercial, na Praça da Galiza e na Zona Industrial, bem como dois postos no interior do campus da UTAD.

A localização dos postos de carregamento não é fator único para a escolha do posto a utilizar. A capacidade de carregamento do posto, ou seja, a potência, habitualmente medida em Quilowatt-hora (KWh) apresenta extrema relevância na medida em que faz alterar o tempo necessário para carregamento e o seu custo associado.

Habitualmente estes carregadores podem ser diferenciados e agrupados com base na potência de carregamento. Carregadores até 3,7 KWh são denominados por “lentos” e, em Vila Real podem ser encontrados, por exemplo, no Mercado Municipal e na Senhora da Conceição. Seguem-se os carregadores semirrápidos (muito comuns na cidade) com potências superiores a 3,7 KWh e iguais ou inferiores a 22KWh, podendo ser encontrados junto da Câmara Municipal, na UTAD, no Centro Comercial e na Praça da Galiza.

Já os carregadores de potência superior a 22 KWh, capazes de carregar as baterias de um veículo elétrico em menos de uma hora, localizam-se na Rua Cidade de Espinho, no Terminal Rodoviário e na Praça da Galiza. Estes carregadores de potências mais elevadas, por serem mais rápidos estão normalmente associados a um custo de utilização mais elevado.

### **3.4.3 Ruído**

O ruído é outra das componentes-chave para a qualidade de vida das populações, sendo que a exposição contínua a níveis de ruído elevados tem consequências negativas na saúde mental e física. Na União Europeia (UE) a exposição ao ruído provocado pelos transportes afeta 18 milhões de pessoas.

Em maio do ano passado, a Comissão Europeia adotou o plano de ação da UE “Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo”, um resultado do “Pacto Ecológico Europeu”. Uma das metas consiste na redução do número de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído proveniente desta fonte, em 30 por cento até 2030, tendo por base os dados de 2017. Recentemente a Agência Europeia do Ambiente (AEA) alertou, num relatório publicado, que dificilmente vai acontecer esta redução, e que prevê mesmo que a poluição sonora pelo ruído dos transportes aumente.

Apresenta-se de seguida o mapa de ruído da cidade de Vila Real, no qual se utiliza o indicador  $L_{den}$  para o período diurno-entardecer-noturno, que representa os níveis sonoros resultantes do somatório da contribuição de todas as fontes de ruído, para todos os períodos do dia (24 horas). Este indicador exhibe as linhas de igual valor de ruído (isófonas), às quais são atribuídas uma classe de valores expressos em decibéis (db(A)).



*[Handwritten signature]*

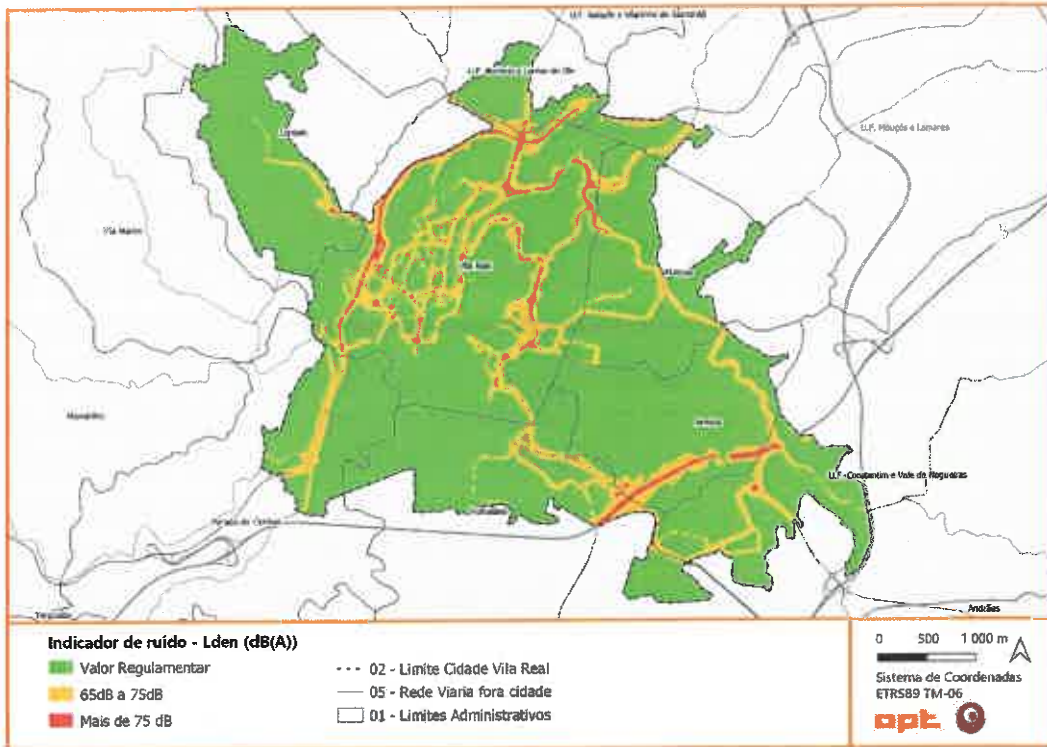


Fig. 57 Mapa de ruído na cidade de Vila Real.  
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Analisando os dados verifica-se a existência de zonas sensíveis caracterizadas por áreas vocacionadas para uso habitacional, escolas, hospitais ou espaços de lazer, onde os níveis de ruído não devem ultrapassar o nível máximo de exposição de 55 dB(A), segundo o Regulamento Geral de Ruído (DL nº9/2007 de 17 de janeiro). Estas zonas localizam-se especialmente nas envolventes das avenidas 1.º de Maio, Aureliano Barrigas, da Noruega, e ruas de Santa Iria e Promotores do Circuito de Vila Real bem como, na envolvente a alguns estabelecimentos de ensino e do centro de saúde de Vila Real II e do Hospital.

Relativamente às zonas mistas, cuja ocupação diz respeito a outros usos para além dos referidos na definição de zona sensível, como é o caso dos serviços, os níveis de ruído não devem ultrapassar os 65 dB(A)). Face ao explanado e sabendo-se que a emissão de ruído depende da localização dos eixos viários, da intensidade de tráfego e da velocidade de circulação dos veículos, aconselha-se a que estas infraestruturas de tráfego sejam sujeitas a medidas que contribuam para a redução dos níveis de ruído para valores regulamentarmente aceitáveis.



#### 3.4.4 Síntese

Dada a dificuldade na obtenção de dados de emissões atmosféricas e de qualidade do ar pormenorizados apenas é possível avaliar, de uma forma genérica, a evolução dos principais indicadores ao nível do concelho.

Os dados demonstram que os transportes rodoviários foram a principal fonte de emissão de NO<sub>x</sub> e de CO<sub>2</sub> em Vila Real, situação que se torna mais preocupante pois se associa a uma tendência crescente entre 2015 e 2019, fruto do aumento progressivo da utilização do automóvel.

A presença de 13 postos de carregamento elétrico no território da cidade de Vila Real é um passo importante na promoção da descarbonização do sistema de transportes, embora insuficiente para dar resposta ao crescimento exponencial no número de veículos elétricos em circulação.

Outra das consequências dos padrões de repartição modal neste território é a existência de zonas consideradas sensíveis (escolas, hospitais, espaços residenciais e de lazer) expostas a níveis de ruído superiores aos aceitáveis, reduzindo a qualidade de vida, a saúde mental e física.

## 4. Condições de Acessibilidade

### 4.1 Definição do conceito utilizado

O termo acessibilidade apresenta vários significados, sendo fundamental distinguir as suas diferentes interpretações. Na prática profissional é comum o uso do termo acessibilidade para identificar a facilidade de acesso aos diferentes elementos da infraestrutura de transportes. Conceitos como áreas de captação são frequentemente associados para identificar, por exemplo, a população abrangida pela rede de transporte público ou nós de acesso a autoestradas.

Uma interpretação distinta do conceito de acessibilidade, e aquela que é explorada neste capítulo, é formada pela combinação de diferentes níveis de análise do espaço urbano e não apenas pela proximidade física entre elementos. As dimensões de uso do solo e do sistema de transportes constituem a base da avaliação da acessibilidade, podendo ser combinadas em abordagens mais complexas integrando aspetos como a escolha individual ou a variabilidade temporal. Neste estudo são abordadas as duas primeiras dimensões, combinando o estudo da distribuição espacial das atividades e das características do sistema de transporte.

A avaliação dos índices de acessibilidade territorial permite identificar de que forma a configuração do sistema de uso do solo e do sistema de transportes define as oportunidades disponibilizadas à população. Apesar de a acessibilidade dever ser entendida como uma medida de potencial e não de utilização efetiva, é sabido que as condições oferecidas pelo território acabam, inevitavelmente, por influenciar as escolhas individuais de mobilidade.

### 4.2 Acessibilidade aos serviços essenciais

Os serviços essenciais são a componente central da mobilidade diária de qualquer indivíduo, referindo-se a necessidades como educação, emprego, comércio e saúde. A análise da acessibilidade a esta tipologia de serviços é comum em países como o Reino Unido, com estatísticas publicadas, para todo o território, desde 2005. O modelo inglês de acessibilidade considera três indicadores distintos:

- Tempo de viagem: Viagem mais curta entre locais de residência e a atividade essencial mais próxima;
- Indicador de destino: Proporção da população residente que consegue alcançar a atividade essencial dentro de um determinado limiar de tempo;
- Indicador de origem: Número de atividades essenciais acessíveis dentro de um determinado limiar de tempo.

Para esta análise foram selecionadas nove atividades, agregadas em duas tipologias, tendo em conta a sua natureza no contexto das deslocações diárias da população.

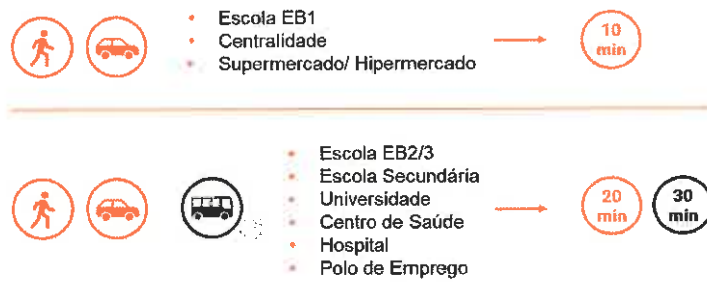


Fig. 58 Parâmetros utilizados no Modelo de Acessibilidade

A primeira tipologia diz respeito a atividades com um caráter mais local, e onde se assume que existirá uma menor propensão para viagens mais longas. Tempos máximos de 10 minutos foram assim definidos como valor limite para a definição de boas condições de acessibilidade para o acesso a três tipologias de equipamentos: Escolas EB1, Centralidades (mistas ou principal) e Supermercados/ Hipermercados. Para o transporte público, tempos de viagem inferiores a 10 minutos pressupõem a sua não utilização, pois as deslocações a pé apresentam-se como sendo mais competitivas. Por essa razão, para esta tipologia de atividade os índices apenas foram calculados para o automóvel e para o modo pedonal.

A segunda tipologia diz respeito às atividades com um caráter supralocal, refletindo uma propensão para a realização de viagens mais longas, tendo sido considerados tempos de viagem de 20 minutos para o automóvel e o modo pedonal. Já para o transporte público, a acessibilidade foi calculada para um limiar de 30 minutos de tempo de viagem, provendo alguma permissibilidade aos tempos de espera. Seis tipologias de equipamentos constituem esta categoria: Escola EB2/3, Escola Secundária, Universidade, Centro de Saúde, Hospital e Polo de Emprego.

Todos os índices de acessibilidade foram calculados para a hora de ponta da manhã. Para tal, foi modelada toda a infraestrutura de mobilidade da cidade de Vila Real, incorporando aspetos como arruamentos restritos à circulação automóvel, sentidos e velocidades médias de circulação e níveis de congestionamento. Para o cálculo da acessibilidade por transporte público foram também consideradas as frequências médias de circulação na hora de ponta, de forma a incorporar os tempos de espera pelos veículos.

Dado que a acessibilidade apresenta um caráter altamente variável em função da localização, pois encontra-se dependente das particularidades da infraestrutura de transporte, cada indicador foi calculado independentemente para cada subsecção estatística. O uso desta escala territorial altamente desagregada permitirá avaliar, com um maior grau de detalhe, o impacto futuro de políticas ou investimentos na área da mobilidade. De seguida apresentam-se os resultados médios obtidos para o território da cidade de Vila Real, calculados a partir de uma média ponderada pela população residente em cada subsecção.

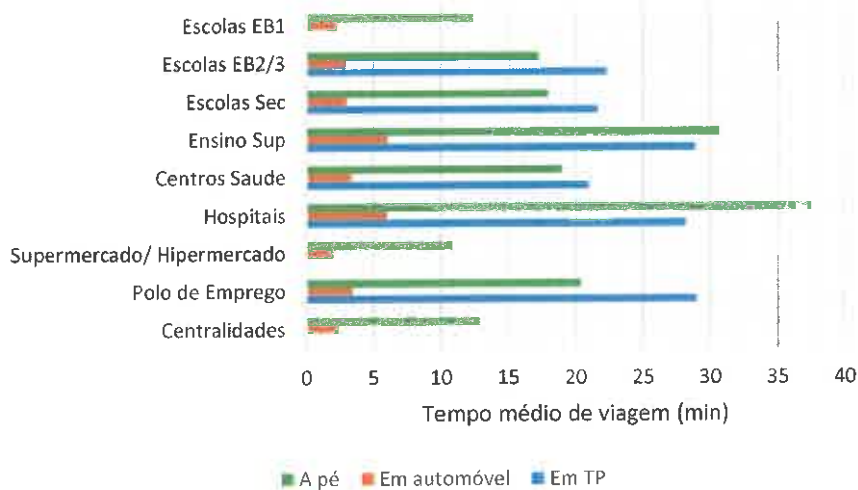


Fig. 59 Tempos médios de viagem por modo de transporte ao estabelecimento mais próximo

Olhando para os resultados do primeiro indicador é evidente a discrepância entre os tempos médios de viagem do automóvel (por norma inferiores a 5 minutos) e os restantes modos de transporte. Tal deve-se, principalmente, ao facto de se tratar de um território de dimensões relativamente reduzidas e onde a maioria das atividades se localiza a uma curta distância de carro dos principais focos de concentração de população. Dada a existência de apenas um equipamento nas tipologias de hospital e ensino superior, apenas nestas duas categorias os tempos médios de viagem são superiores a 5 minutos. Comparativamente ao modo pedonal, as diferenças são significativas, com os menores valores a registarem-se nas categorias de supermercado/hipermercado (11 minutos), escolas EB1 (12 minutos) e centralidades (13 minutos). Similarmente aos padrões registados para a acessibilidade por automóvel os valores mais elevados registam-se na acessibilidade aos estabelecimentos de ensino superior (31 minutos) e hospitais (37 minutos).

No que respeita ao transporte público, e dada a compacidade do território urbano consolidado, os tempos médios de viagem tendem a ser superiores aqueles registados para o modo pedonal. Este facto revela alguma falta de competitividade do transporte público para as viagens realizadas no interior deste território. As únicas exceções registam-se na acessibilidade ao hospital (28 minutos) e à UTAD (29 minutos), dado estes equipamentos serem um dos pontos chave da rede de transporte público. É importante referir que o cálculo dos tempos médios de viagem em transporte público teve apenas em consideração o universo da população servida por este modo de transporte.

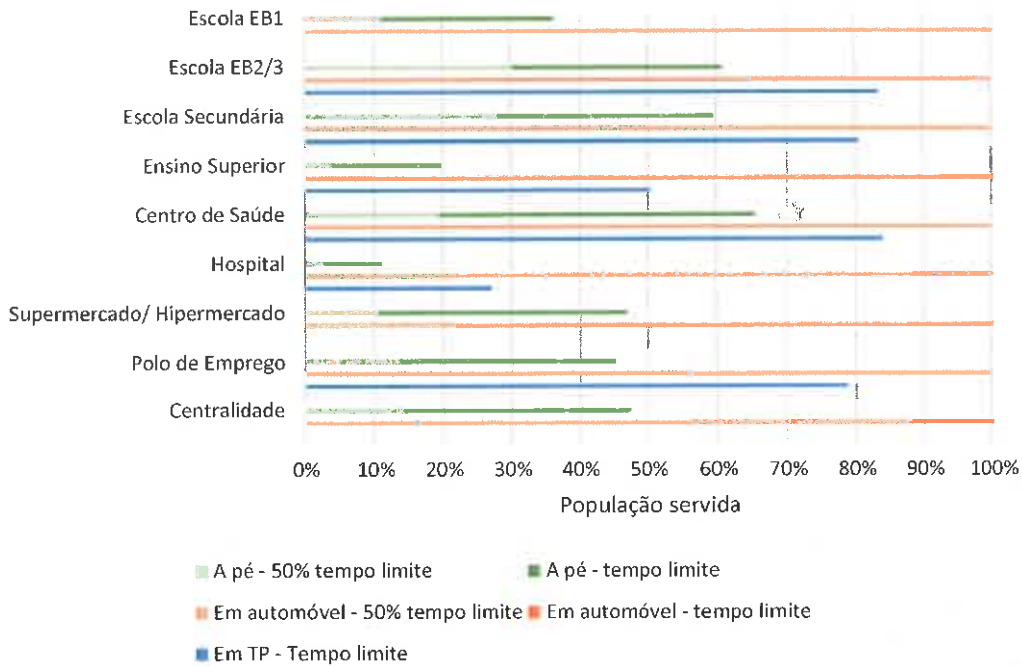


Fig. 60 População servida pelos serviços essenciais por modo de transporte

Para além da análise dos tempos médios de viagem a cada tipologia de equipamento importa conhecer qual a percentagem de população que beneficia de boas condições de acessibilidade. Considerando a acessibilidade por automóvel, a figura anterior ilustra que toda a população da cidade de Vila Real se encontra acessível a estas nove tipologias de atividades, sendo que em muitos casos é atingida a acessibilidade plena em metade do tempo considerado. São exemplos as escolas EB2/3 ou Escolas Secundárias, para as quais 100% da população se encontra acessível em apenas 10 minutos, ou seja, metade dos 20 minutos definidos como tempo limite. Este fator é claramente explicativo da predominância do automóvel nas deslocações diárias da população.

Por outro lado, no que diz respeito ao modo pedonal, aproximadamente 60% da população encontra-se a menos de 20 minutos a pé de uma escola EB2/3 ou Secundária. As maiores taxas de cobertura encontram-se na categoria de centros de saúde (65% a menos de 20 minutos e 20% a menos de 10 minutos). De destacar também a tipologia de centralidade, com 50% da população a menos a 10 minutos e 15% a menos de 5 minutos. Inversamente, apenas 10% da população se encontra a menos de 20 minutos a pé do hospital e 20% da população dentro do limiar de acessibilidade considerado para os estabelecimentos de ensino superior.

Para o transporte público são de realçar as elevadas taxas de cobertura para escolas secundárias, ensino superior e centro de saúde, todas superiores a 85%. No sentido inverso encontra-se a acessibilidade ao hospital, com aproximadamente 35% da população a menos de 30 minutos. Contrariamente aos valores determinados no primeiro indicador, em todas as categorias para as quais a acessibilidade por transporte público foi calculada, a população acessível em transporte público (em 30 minutos) é superior à acessível através da utilização do modo pedonal



(em 20 minutos), sinalizando uma priorização pela cobertura dos principais aglomerados residenciais.

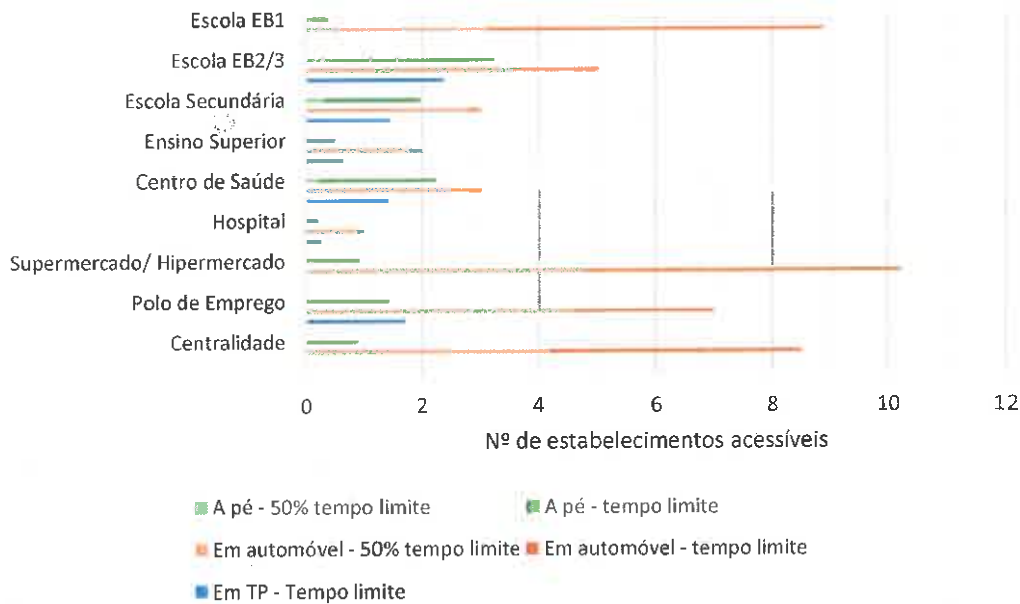


Fig. 61 Número de estabelecimentos acessíveis por modo de transporte

A dominância dos níveis de acessibilidade através do automóvel é novamente visível na comparação do número médio de estabelecimentos acessíveis, sendo possível alcançar pelo menos um equipamento em cada tipologia, dentro do limiar de tempo considerado.

Passando para o modo pedonal, encontra-se disponível, em média, à população da cidade de Vila Real pelo menos um equipamento das categorias de Escolas EB2/3, Escola Secundária, Supermercado, Centro de Saúde e Centralidade. Estas tipologias indiciam, assim, uma maior homogeneidade na cobertura territorial.

As velocidades médias de circulação mais elevadas comparativamente ao modo pedonal fazem com que, para o transporte público, seja possível o acesso a um maior número de equipamentos. Assim, para este modo de transporte, apenas nas tipologias hospital e ensino superior não é possível, em média, alcançar um equipamento numa viagem de até 30 minutos.

### 4.3 Acessibilidade agregada

A acessibilidade aos serviços essenciais, apresentada anteriormente, é importante para o conhecimento, em termos gerais, do comportamento do território face à tentativa de promover um urbanismo de proximidade e a utilização de modos de transporte mais sustentáveis. No entanto, o território não apresenta características homogéneas, pelo que é importante conhecer, de forma detalhada, as implicações da relação entre os sistemas de uso do solo e de transportes.

Para tal recorreu-se ao cálculo da acessibilidade agregada. Este índice foi baseado no SAL ('Structural Accessibility Layer' ou 'Mapa de Acessibilidade Estrutural'), desenvolvido no CITTA, centro de Investigação da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, como instrumento de apoio ao planeamento baseado no conceito de acessibilidade (Silva, 2013). Contrariamente ao cálculo da acessibilidade aos serviços essenciais, cujos resultados são apresentados isoladamente para cada tipologia de destino, a acessibilidade estrutural determina um valor agregado de acessibilidade. Este valor agregado é calculado não só para cada um dos três principais modos de transporte (pedonal, transporte público e automóvel) mas também combinando estes três valores.

A acessibilidade agregada (AA) é assim calculada a partir da contagem do número de tipologias de atividades alcançáveis a partir de uma dada origem, de entre dez atividades consideradas como relevantes na geração de viagens ( $Act_i$ ). A cada uma está associada uma frequência expectável de utilização no quotidiano, representada a partir de um peso ( $p_i$ ).

$$AA = \frac{\sum_i (Act_i \times p_i)}{\sum_i p_i}$$

A acessibilidade agregada é calculada para cada subseção estatística, variando consoante o modo de transporte e a lógica de acessibilidade considerada (local ou supralocal) (CITTA, 2017; Lopes e Dias, 2022). Na tabela seguinte são apresentados os valores adotados para a frequência estimada de cada tipo de atividade, bem como os tempos de viagem considerados. Os tempos de viagem considerados contemplam sempre a cadeia completa de viagem, isto é, de porta a porta. No que respeita ao transporte público, foi considerado um tempo de viagem máximo a pé de 10 minutos, no total da cadeia de viagem.

Contrariamente ao método aplicado anteriormente, onde para as atividades locais não foram realizados cálculos para o transporte público, dada a falta de competitividade para o modo pedonal, para a acessibilidade agregada todos os modos são considerados para todas as atividades, de forma a não desvirtuar o potencial de comparação.

Tab. 15 Tipologias de atividades selecionadas

Atividade	Peso (pi)	Tipo de atividade	Tempo de viagem (min)		
			A pé/ não motorizado (NM)	Em automóvel (TI)	Em transporte público (TP)
1. Escolas EB1	5	Local	10	10	30
2. Escolas com 2º e 3º ciclos	5	Supralocal	20	20	30
3. Escolas com Ensino Secundário	5	Supralocal	20	20	30
4. Universidade	5	Supralocal	20	20	30
5. Centros de Saúde	5	Supralocal	20	20	30
6. Hospital	5	Supralocal	20	20	30
7. Supermercados	15	Local	10	10	30
8. Polos de Emprego	35	Supralocal	20	20	30
9. Centralidades	15	Local	10	10	30
10. Serviços Públicos	5	Supralocal	20	20	30

Considera-se assim que uma atividade é acessível quando a mesma é alcançável dentro do limite de tempo de viagem considerado para cada modo de transporte. O índice de acessibilidade agregada, por sua vez, atinge valores que variam entre 0 (quando nenhuma atividade é acessível) e 1 (quando todas as atividades são acessíveis). O valor de acessibilidade agregada combinada é calculado considerando um peso equitativo para o valor da acessibilidade agregada em cada um dos três modos.

Em termos práticos, a acessibilidade agregada procura perceber, à escala da subsecção estatística (neste caso), a acessibilidade a um conjunto pré-estabelecido de infraestruturas de interesse público, nos três modos de transporte definidos (a pé, automóvel e em transporte público). O seu resultado pode, por isso, ser interpretado como um índice de acessibilidade geral à escala da subsecção.

A comparação entre a acessibilidade agregada dos três modos de transporte permite agrupar o território em diferentes clusters de alta acessibilidade, entendido como forma de avaliar a sustentabilidade do território. A acessibilidade, para cada modo, é considerada como sendo de nível elevado quando ultrapassa o valor de 0,80 (admitindo-se a ausência de 20% das atividades ponderadas pela frequência de utilização esperada). A presença de índices de acessibilidade elevados em todos os modos afigura a presença de um território multimodal, onde todos os modos permitem satisfazer as necessidades básicas de deslocação. Em contraste, a presença de níveis de acessibilidade elevados apenas para o automóvel indica a presença de um território “automóvel dependente”. Existem, assim, sete clusters de acessibilidade, ilustrados de acordo com a figura seguinte.

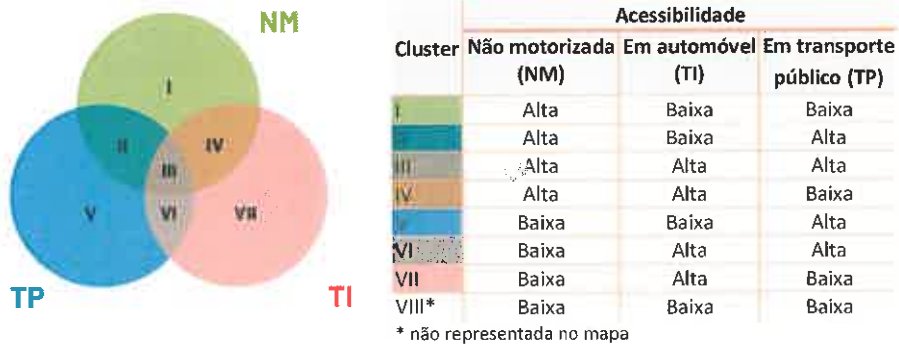


Fig. 62 Clusters de acessibilidade

Nesta secção são apresentados os resultados do cálculo dos índices de acessibilidade ao território da cidade de Vila Real.

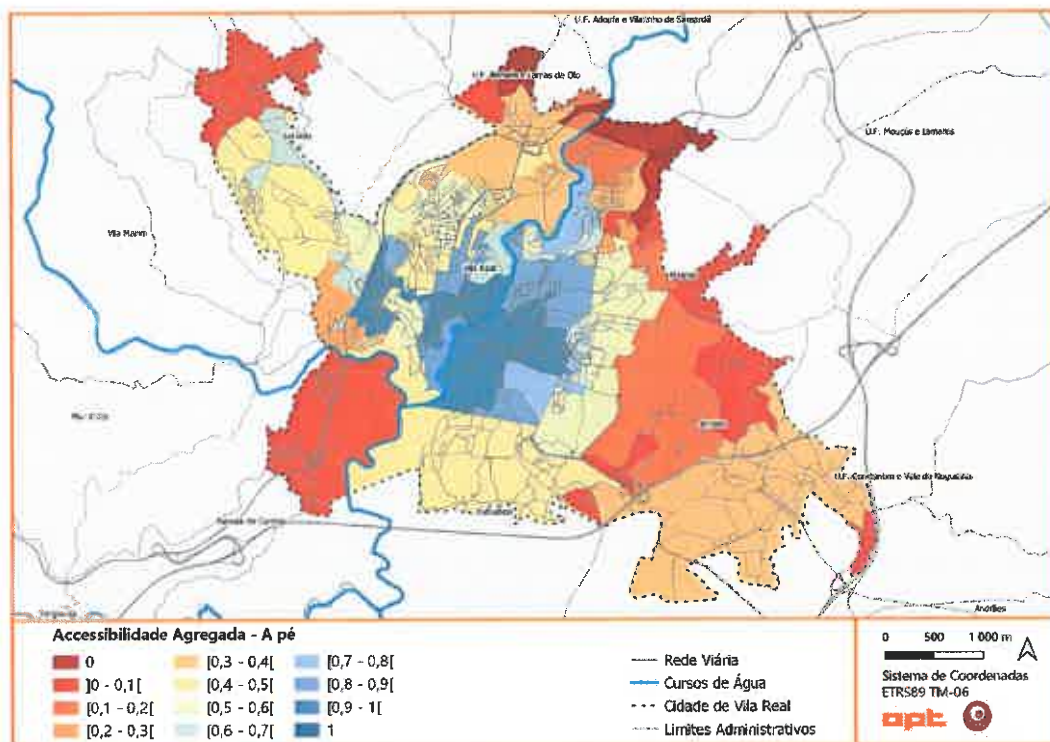


Fig. 63 Acessibilidade Agregada – A pé

A análise da acessibilidade agregada segundo o modo pedonal ilustra a presença de um território central com elevados índices de acessibilidade (entre 0,9 e 1), abrangendo o eixo central em torno da Avenida Carvalho Araújo, atravessando o Bairro dos Ferreiros, e terminando a nascente no Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro. A envolvente à Avenida da Noruega, entre a IP4 e a EN2 apresenta também níveis de acessibilidade pedonal semelhantes. Neste território reside cerca

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

de 20% da população residente na área de estudo. Fica assim reforçada a importância das duas centralidades em ambas as margens do Corgo para a definição futura de políticas de desenvolvimento urbano com vista à promoção da cidade de proximidade.

São também atingidos níveis satisfatórios, embora inferiores, de acessibilidade pedonal na margem nascente do Corgo em direção à Timpeira. Ficam, no entanto, excluídas zonas residenciais de grande importância como o Boque, Vila Sol ou Vila Paulista, fruto do número limitado de acessos, que aumentam as distâncias a percorrer. De referir também que a centralidade da Nossa Senhora da Conceição caracteriza-se por níveis de acessibilidade relativamente modestos (entre 0,6 e 0,7), demonstrando que ainda não apresenta um grau de consolidação elevado na macroestrutura urbana.

Já os territórios periféricos, como esperado, padecem de condições de acessibilidade aceitáveis, chegando mesmo a atingir níveis nulos nas imediações do limite norte da cidade de Vila Real.

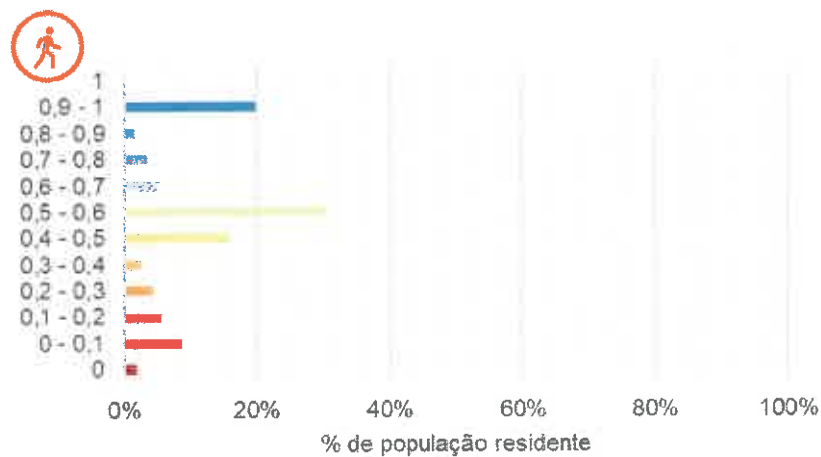


Fig. 64. Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – a pé



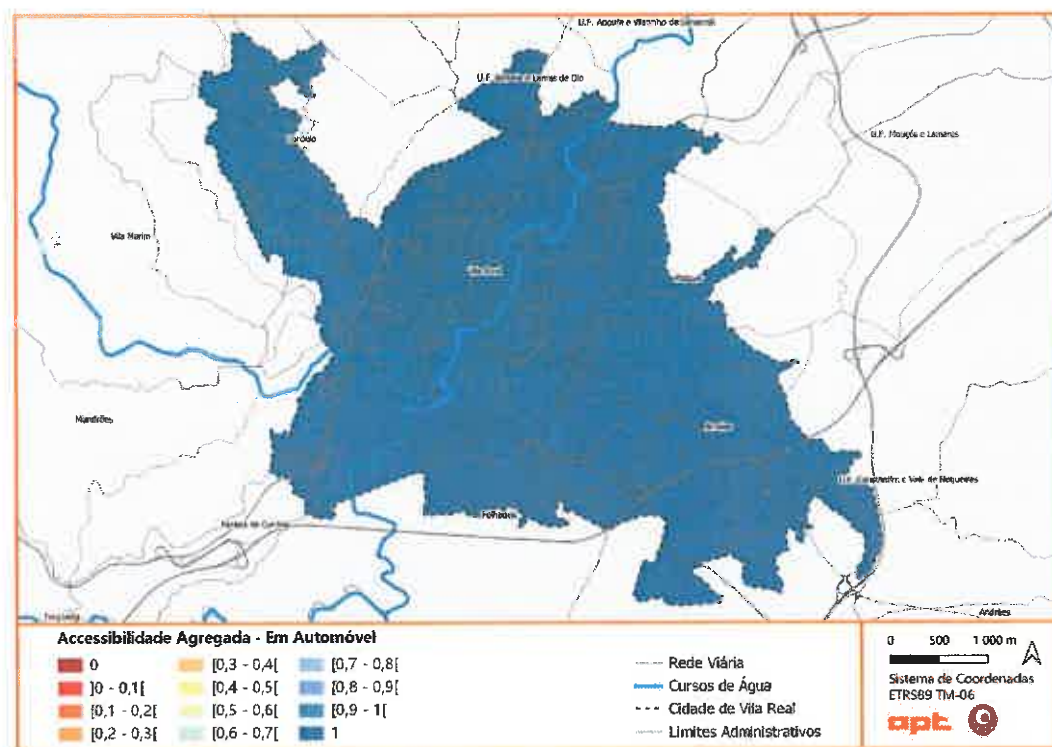


Fig. 65 Acessibilidade Agregada – Em automóvel

A acessibilidade agregada por automóvel apresenta níveis plenos em todo o território da cidade de Vila Real, justificando a predominância do automóvel nas deslocações diárias da população. Este facto encontra-se em linha com os valores obtidos na aplicação do método do anterior. Apenas a existência de níveis de congestionamento significativos, que por norma apenas se aplica nas grandes regiões metropolitanas, ou sobrelotação em larga escala do estacionamento, obrigando a tempos de procura de estacionamento elevados, podem induzir a redução dos índices de acessibilidade agregada para valores inferiores a 1.

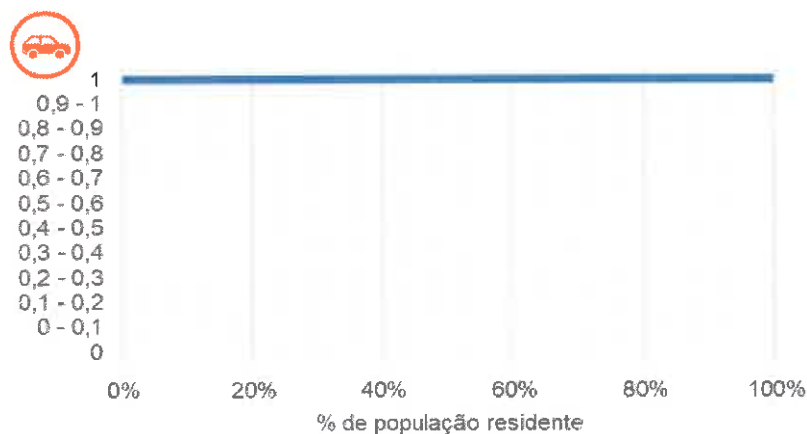


Fig. 66 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – em automóvel

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

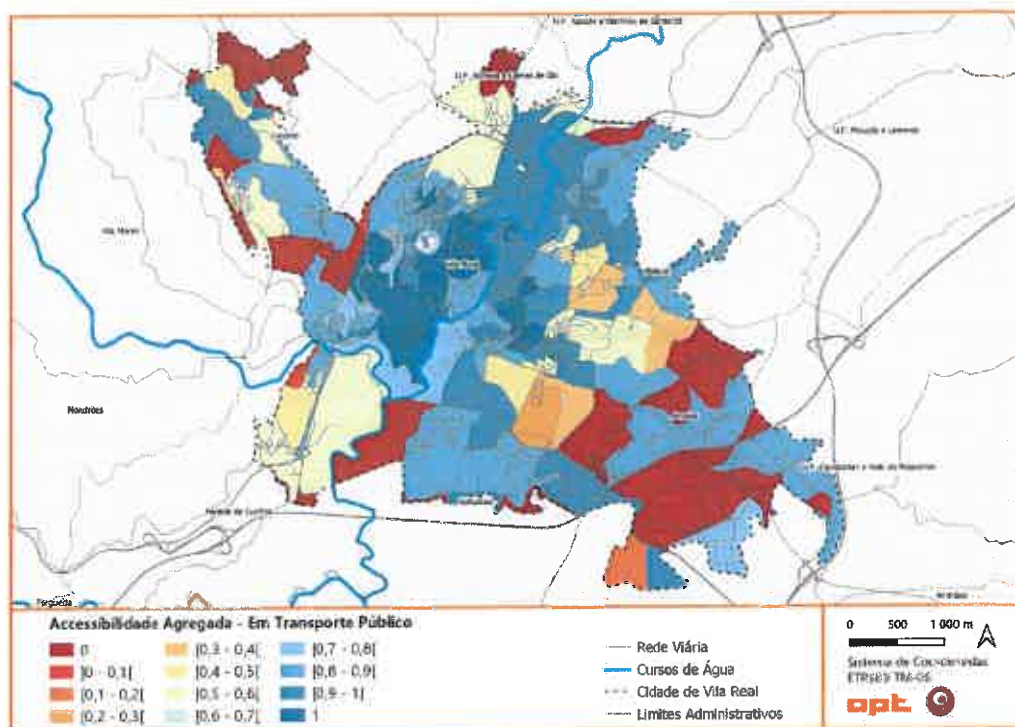


Fig. 67 Acessibilidade Agregada– Em Transporte Público

A acessibilidade por transporte público ilustra claramente o impacto da concentração de serviços num número limitado de eixos viários. Por essa razão, valores de acessibilidade plena são encontrados no centro da cidade, numa parcela delimitada pela Avenida Aureliano Barrigas a norte, pela Vila Velha a sul, pelas Avenida 1º de Maio e Europa a este e pela Avenida da Noruega a oeste. Já do lado oposto do rio é possível encontrar focos de elevada acessibilidade por transporte público ao redor da Avenida da Universidade e do Centro Comercial. Ao todo, este território concentra cerca de 20% da população.

Ao mesmo tempo, territórios mais periféricos atingem níveis de acessibilidade consideravelmente elevados (entre 0,8 e 0,9) em praticamente todas as freguesias da cidade. Cerca de 50% da população da cidade de Vila Real reside no território com estas características, indiciando que o transporte público apresenta potencial, teórico, para se assumir como uma alternativa viável para a mobilidade diária da população. Esta análise demonstra também que a qualidade da oferta (medida pela relevância dos traçados) é tão ou mais importante que o número de circulações, evidenciado pela quebra, ainda que ligeira, nos índices de acessibilidade em redor da Av. Cidade de Orense e da Igreja de São Pedro.

Fica também evidente a distinção para os territórios sem oferta de transporte público, maioritariamente concentrados em Arroios e na União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, e onde reside aproximadamente 6% da população. É importante ter em consideração que a acessibilidade em transporte público apenas considera as atividades acessíveis após a saída do veículo, razão pela qual podem existir locais com maiores índices de acessibilidade a pé do que por transporte público.

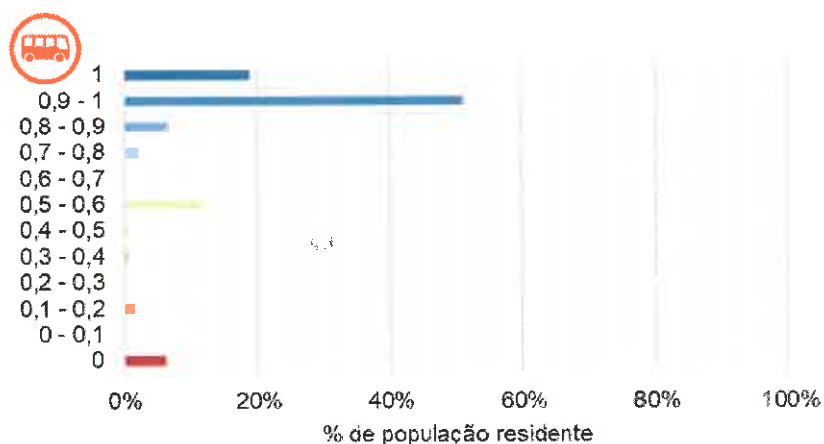


Fig. 68 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – em transporte público

Conhecendo a caracterização dos índices de acessibilidade em cada um dos modos é possível determinar um índice de acessibilidade agregada combinada.

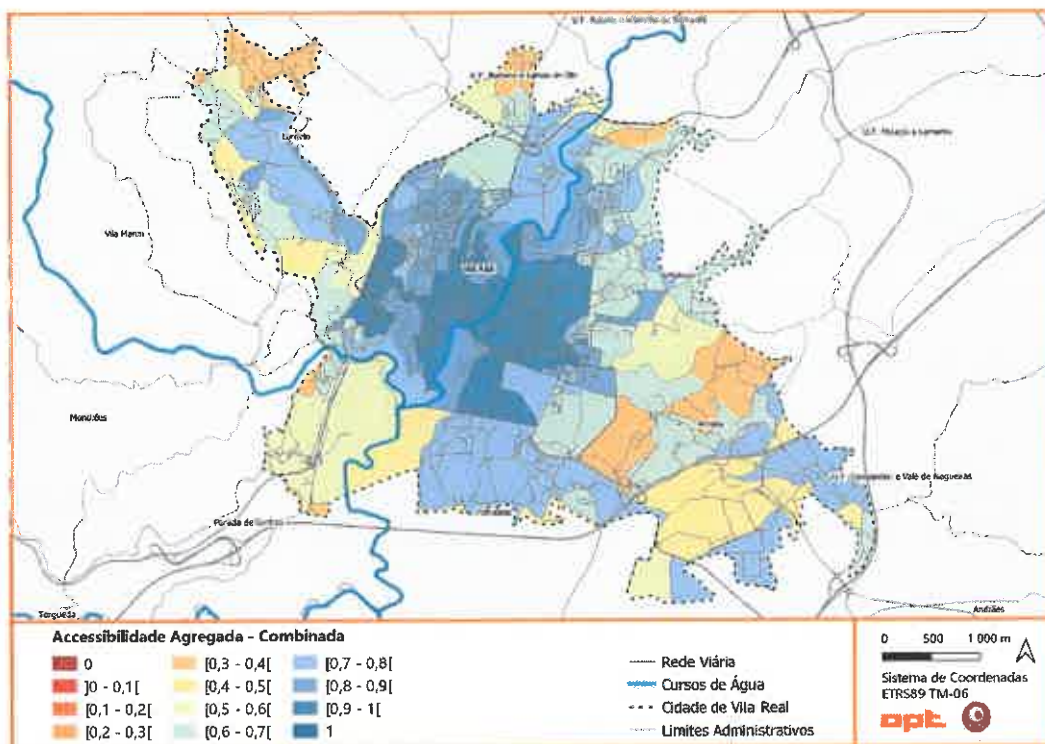


Fig. 69 Acessibilidade Agregada - Combinada

*Handwritten signature in blue ink.*

Agregando os resultados de cada um dos três modos, é possível concluir que o centro da cidade, desde a UTAD ao campo de Abambres, e desde a IP4 até ao Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, exhibe os valores de acessibilidade combinada mais elevados (entre 0,9 e 1, albergando 23% da população). Com valores imediatamente abaixo (entre 0,8 e 0,9) surge o território entre o Pioledo e Montezelos e entre Abambres e a Timpeira, onde reside cerca de 28% da população. Os territórios mais desfavorecidos, com níveis de acessibilidade entre 0,3 e 0,4 encontram-se na freguesia de Arroios, Lordelo e na UF de Borbela e Lamas de Olo, concentrando aproximadamente 6% da população residente.

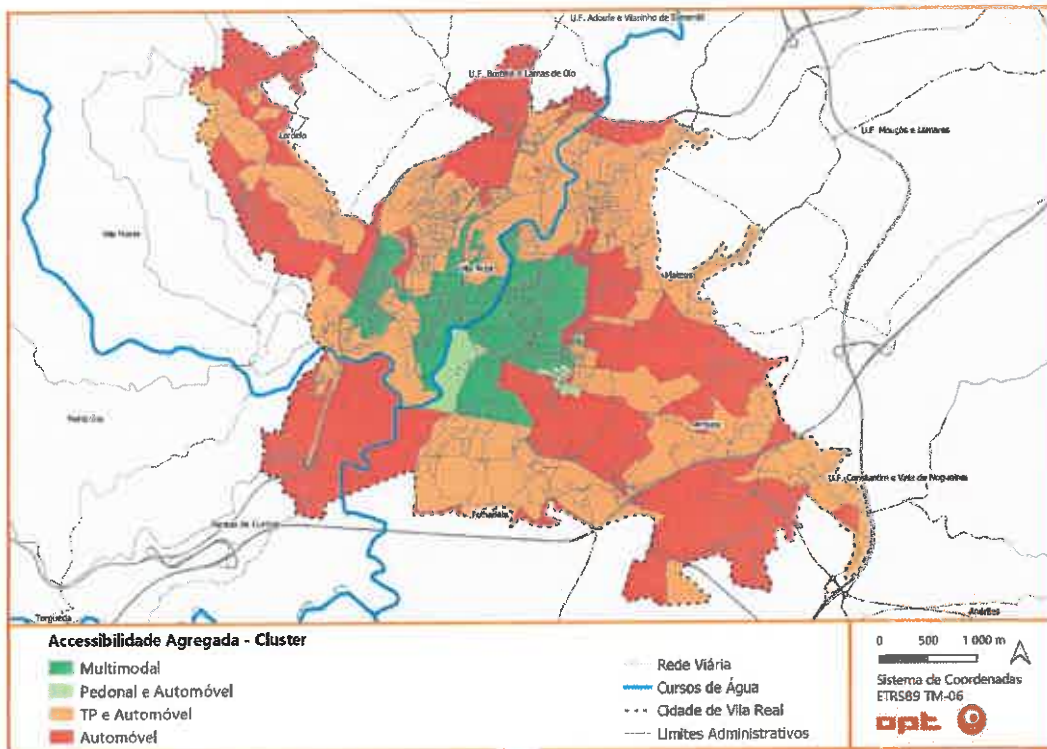


Fig. 70 Acessibilidade Agregada – Cluster de Acessibilidade

De igual forma os clusters de acessibilidade repetem a análise anterior, com o centro da cidade a assumir-se como um território multimodal (20% da população). Importantes áreas de concentração de população, como é o caso da Senhora da Conceição, Montezelos e Boque, entre outros, enquadram-se no cluster de acessibilidade elevada por Transporte Público e Automóvel. Este cluster enquadra o local de residência de aproximadamente 56% da população da cidade. Com maior incidência na periferia da cidade de Vila Real encontram-se os territórios “automóvel dependentes”, ou seja, aqueles com índices de acessibilidade agregada elevada apenas para o transporte individual, e onde reside 22% da população.



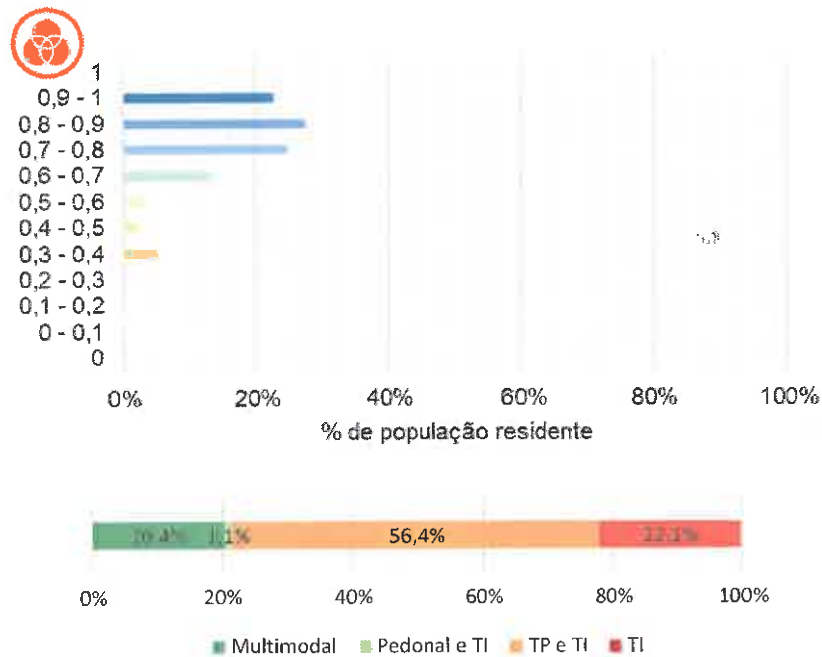


Fig. 71 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – combinada e cluster

#### 4.4 Síntese

A análise aos índices de acessibilidade, explorando o impacto da relação existente entre os sistemas de uso do solo e de transporte, tem um papel crucial na compreensão do funcionamento do território, com vantagens inegáveis face à caracterização isolada da infraestrutura de transporte ou da distribuição das atividades urbanas.

Esta secção partiu da análise dos níveis de acessibilidade, primeiro segundo as 9 tipologias de atividade do modelo inglês, e em seguida com a utilização do índice de acessibilidade agregada, considerando 10 tipologias de atividades.

Os elevados níveis de acessibilidade por automóvel comparativamente ao modo pedonal e ao transporte público, conforme os dois métodos de análise adotados, são ilustrativos das consequências de um modelo de desenvolvimento do território focado na dispersão territorial e no aumento progressivo da distância média entre os locais de residência e as diferentes atividades urbanas. A ausência de alternativas ao transporte individual faz com que 22% da população da cidade de Vila Real resida num território “automóvel dependente”.

Porém, os resultados evidenciam também que os padrões de concentração da população são, em certa medida, favoráveis à centralização de equipamentos e serviços públicos. Como tal, cerca de 20% da população reside num ambiente multimodal, isto é, onde já é possível alcançar, com uma viagem com uma duração “aceitável”, as principais atividades diárias em qualquer dos três principais modos de transporte. Ao mesmo tempo, a aposta recente na melhoria do serviço de transporte público urbano tem como consequência um potencial de acessibilidade elevado





disponibilizado a mais de 70% da população. Ao mesmo tempo, para grande parte dos principais destinos de viagem, o tempo médio de deslocação a pé é inferior aquele em transporte público, reforçando a ideia de que as bases para uma cidade de proximidade já se encontram, em parte, estabelecidas. Naturalmente, estas condições representam o potencial teórico de cada um dos modos de transporte e onde, especialmente no caso do transporte público, o mesmo pode ser rapidamente “adulterado” por um serviço irregular e pouco fiável no cumprimento de horários.

É importante também compreender que esta análise parte do princípio de que os serviços considerados possuem uma localização estática, o que é uma prerrogativa válida pois trata-se na sua grande maioria, de equipamentos públicos. Por essa razão, qualquer estratégia sustentável de desenvolvimento territorial ancorada no incremento dos níveis de acessibilidade deverá passar pela descentralização ou pela disseminação de serviços e atividades em novas centralidades, reequilibrando os índices de acessibilidade entre os diferentes modos.

## 5. Sessões Participativas

Conforme elencado nos capítulos introdutórios deste relatório, a introdução de mecanismos de participação pública é essencial para reforçar a pertinência e a aceitação da estratégia a desenvolver. Para tal, realizou-se uma sessão para a auscultação da população, direcionada para os principais agentes da cidade. Nesta sessão marcaram presença 32 participantes das mais diversas áreas de atividade, desde decisores políticos, presidentes de juntas de freguesias, membros da assembleia municipal, forças de segurança pública, proteção civil, diretores de agrupamentos escolares e da UTAD, representantes de serviços sociais e de equipamentos saúde, entidades gestoras das autoestradas, parques de estacionamento e dos Transportes Urbanos de Vila Real, entre outros. Os seus contributos foram imprescindíveis para completar a fase da caracterização, atestando a sua pertinência e assertividade.

Similarmente à estrutura deste relatório, a temática da mobilidade foi abordada segundo três grandes áreas: modos ativos, transporte público e transporte individual. O ponto fulcral destas sessões de participação consistiu numa dinâmica de grupo capaz de estimular uma reflexão individual, espontânea, com base nas vivências de cada um, sobre as principais necessidades da Cidade de Vila Real e as soluções possíveis. São de seguida apresentadas as conclusões gerais desta sessão:

### Modos Ativos:

- Falta de passeios em alguns locais como a EN2 ou nó de ligação da Avenida Europa e Avenida Osnabruck, bem como outras situações que carecem de correções por estarem subdimensionadas ou com piso irregular;
- Necessidade da criação de mais sombras e arborização ao longo dos passeios e praças, incentivando o modo pedonal e diminuindo o desconforto térmico;
- Necessidade da criação de uma ciclovias urbana, ligando diferentes polos habitacionais e equipamentos geradores de viagens;

### Transporte Público:

- Necessidade de otimização de horários, desadequados às necessidades de parte da população;
- Importância em priorizar o autocarro, com a possibilidade da implementação de vias restritas a este modo, com recurso a soluções ITS inovadoras, como a semaforização que reconhece a aproximação de autocarros e lhes confere preferência de passagem nas intersecções;
- Criar Interfaces intermodais externos aos núcleos urbanos com fortes ligações de transporte público que podem remover pressão de estacionamento, diminuindo também as viagens pelo interior da malha urbana;
- Desenvolver campanhas de sensibilização para utilização dos transportes públicos, demonstrando a fiabilidade existente atualmente com a nova rede de transportes urbanos, já dotada de uma ótima frequência, cobrindo grande parte do território urbano;



- Melhorar a informação sobre a oferta do transporte público;
- Criação de novos pontos “Kiss & Go” e novas paragens de autocarro nas imediações das escolas;
- Estudar hipóteses para o desfasamento de horários de entrada e saída das escolas para evitar a forte afluência de tráfego às mesmas horas pela cidade.



#### Transporte Individual:

- Necessidade de reduzir os índices de sinistralidade rodoviária;
- Procurar formas para reduzir o congestionamento da Avenida 1<sup>o</sup> de maio, e da Ponte Metálica, com a possibilidade de criar uma ligação viária paralela à existente.
- Reduzir o atravessamento de tráfego na Avenida Carvalho Araújo, devendo ser dada prioridade à zona de coexistência existente;
- Necessidade de criar de uma via circular a nascente do núcleo urbano, ligando IP4 e passando por Mouços e Torneiros até à A4;
- Necessidade de criar pontos de estacionamento periférico, sendo sugeridas as localizações de Mateus e Lordelo;
- Eliminar as portagens sobre o troço da A4 sobre o Corgo, desincentivando o cruzamento do centro da cidade;
- Redefinir os locais de estacionamento pago, ampliando as mesmas para mais zonas para promover a rotação do estacionamento;

## 6. Limitações e Potencialidades

### 6.1 Termos gerais

Este capítulo tenciona resumir, de forma objetiva, os diferentes elementos do diagnóstico desenvolvido para este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. Similarmente a uma análise SWOT, mas focando-se apenas em duas grandes vertentes, este capítulo explora as principais limitações (L) e potencialidades (P) da cidade de Vila Real. As limitações representam assim os principais obstáculos e ameaças ao estabelecimento de um sistema de mobilidade mais eficiente, enquanto as potencialidades exploram não só os pontos fortes atualmente identificados no território, mas também as diferentes oportunidades a explorar.

Em linha com os capítulos anteriores será elaborada uma análise independente para cada modo de transporte, bem como para a temática mais geral da ocupação urbana, dado o papel fundamental da definição dos padrões de mobilidade.

### 6.2 Ocupação Urbana

Limitações:

- L1.** Barreira formada pelo Vale do Corgo para o reforço do contínuo urbano entre as duas margens do rio;
- L2.** Focos isolados de monofuncionalidade residencial, levando a baixos níveis de acessibilidade pedonal;
- L3.** Ocupação urbana em áreas semirrurais e com baixa densidade, não constituindo malha urbana;
- L4.** Zonas residenciais ancoradas num único ponto de ligação à rede viária, reduzindo os níveis de acessibilidade;

Potencialidades:

- P1.** Focos de elevada densidade populacional, possibilitando a viabilização de uma oferta acrescida de transporte público;
- P2.** Zonas de forte urbanidade, com mistura das funções residenciais, comerciais e de serviços, favorecendo as deslocações a pé;
- P3.** Concentração da atividade industrial na Zona Empresarial de Constantim, reduzindo os conflitos entre as atividades económicas e a função residencial;
- P4.** Área verde urbana de grandes dimensões, localizada entre duas das principais centralidades urbanas,

*Handwritten signature in blue ink.*

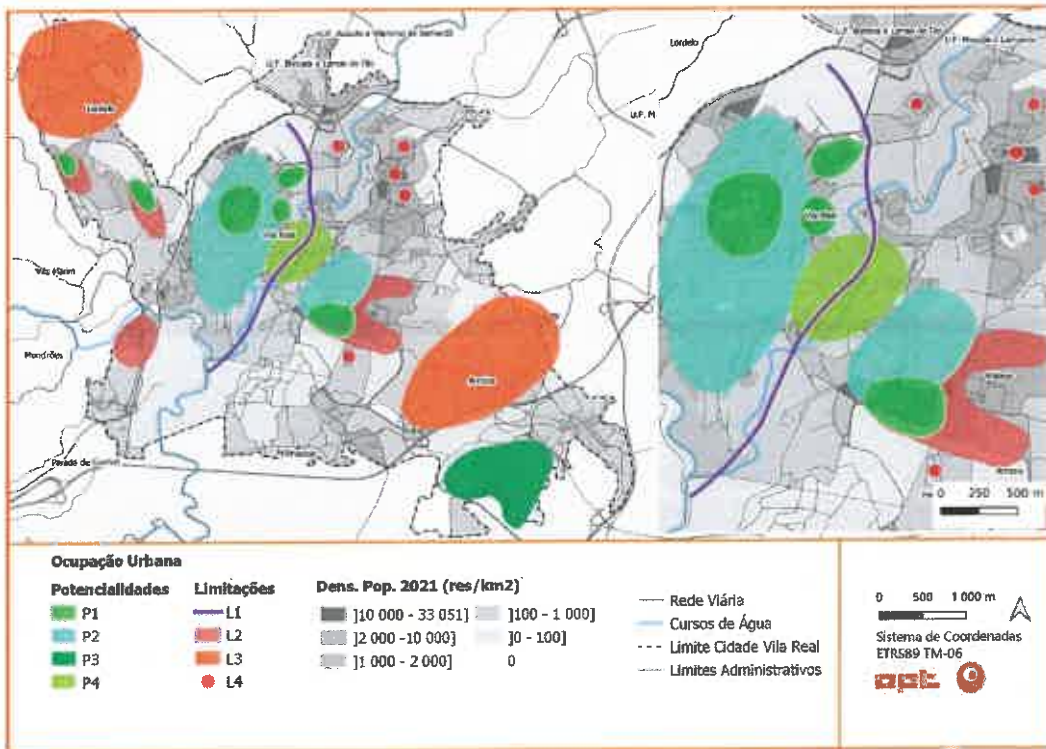


Fig. 72 Limitações e Potencialidades – Ocupação Urbana

### 6.3 Modos Ativos

Limitações:

- L1.** Dificuldade em implementar uma rede ciclável na cidade central dada a reduzida largura da maioria dos arruamentos;
- L2.** Inexistência de passeios em vastas extensões de zonas maioritariamente residenciais;
- L3.** Excesso de tráfego de atravessamento em arruamentos desenhados como zonas de coexistência;
- L4.** Fracas ligações pedonais entre o Hospital da Luz e o parque de estacionamento;
- L5.** Zonas de concentração de atropelamentos.

Potencialidades:

- P1.** Concentração de equipamentos no centro da cidade, favorecendo as deslocações a pé;
- P2.** Zona pedonal no centro da cidade, humanizando o espaço público;
- P3.** Zonas 30 e de coexistência, fomentando a redução da velocidade de circulação automóvel e o aumento de segurança de utilização dos modos ativos;
- P4.** Projeto da uma nova ponte exclusiva aos modos ativos entre a UTAD e o centro da cidade;
- P5.** Ecopista do Corgo, possibilitando uma ligação com um declive suave entre o norte e o centro da cidade de Vila Real;



- P6.** Rede ciclável existente entre o Centro de Saúde de Mateus, o Teatro Municipal e a UTAD;
- P7.** Facilidade de ligação em modos ativos entre as centralidades do Centro e Nossa Senhora da Conceição;
- P8.** Meios mecânicos instalados ou em instalação para transposição dos declives mais acentuados;
- P9.** Potencial de ligação da Ecopista do Corgo a importantes aglomerados residenciais;
- P10.** Existência de passareiras sobre elevadas ou com iluminação especial nas vias de maior perfil, aumentando a segurança dos atravessamentos;

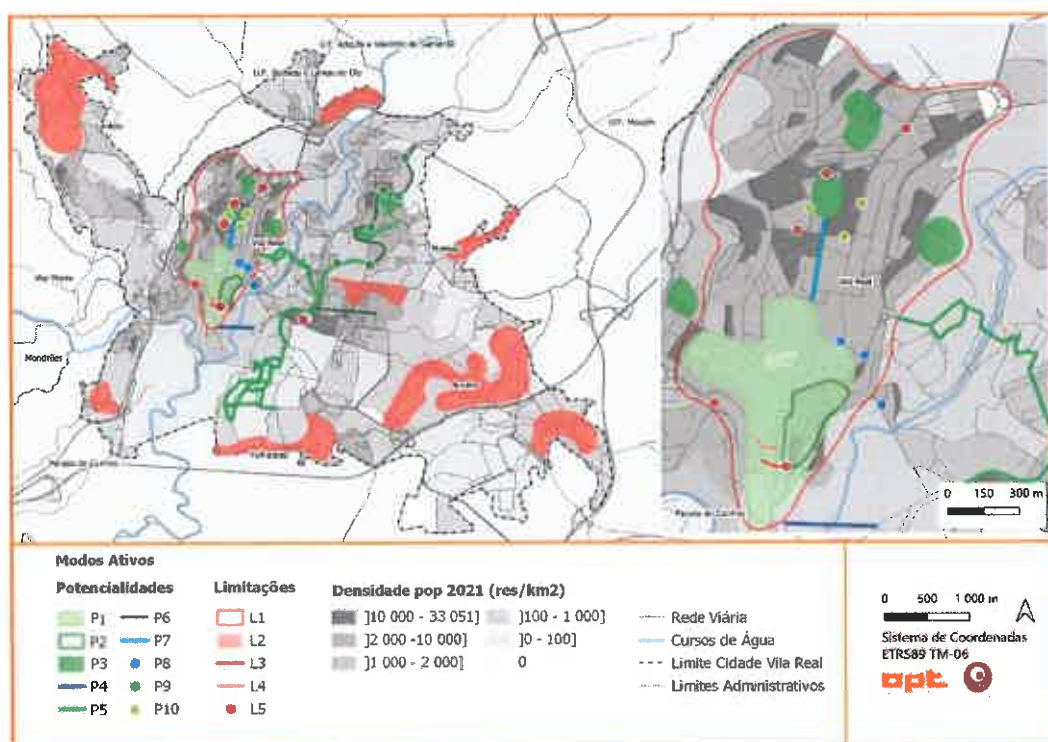


Fig. 73 Identificação das Limitações e Potencialidades – Modos Ativos

## 6.4 Transporte Público

Limitações:

- L1.** Zonas da cidade sem cobertura de Transporte Público;
- L2.** Paragens sem sinalização, dificultando a adoção do Transporte Público;
- L3.** Inadequação dos horários de funcionamento da Linha Noturna ao horário de funcionamento do Centro Comercial;
- L4.** Elevado número de variantes em várias linhas dos TUVR, dificultando a compreensão da rede pelos utilizadores;
- L5.** Reduzida procura na maioria das linhas dos TUVR, representando um encargo acrescido para o operador.

*[Handwritten signature]*

Potencialidades:

- P1. Rede Urbana com elevada frequência servindo uma percentagem significativa do centro da cidade;
- P2. Corredores BUS, permitindo a melhoria da eficiência do Transporte Público;
- P3. Interface Rodoviário, ligando as linhas Municipais e as linhas Urbanas;
- P4. Park&Ride previsto para Mateus. Potencial de compatibilização entre o automóvel e o Transporte Público;
- P5. Subsidição integral do passe escolar aos alunos do ensino obrigatório.

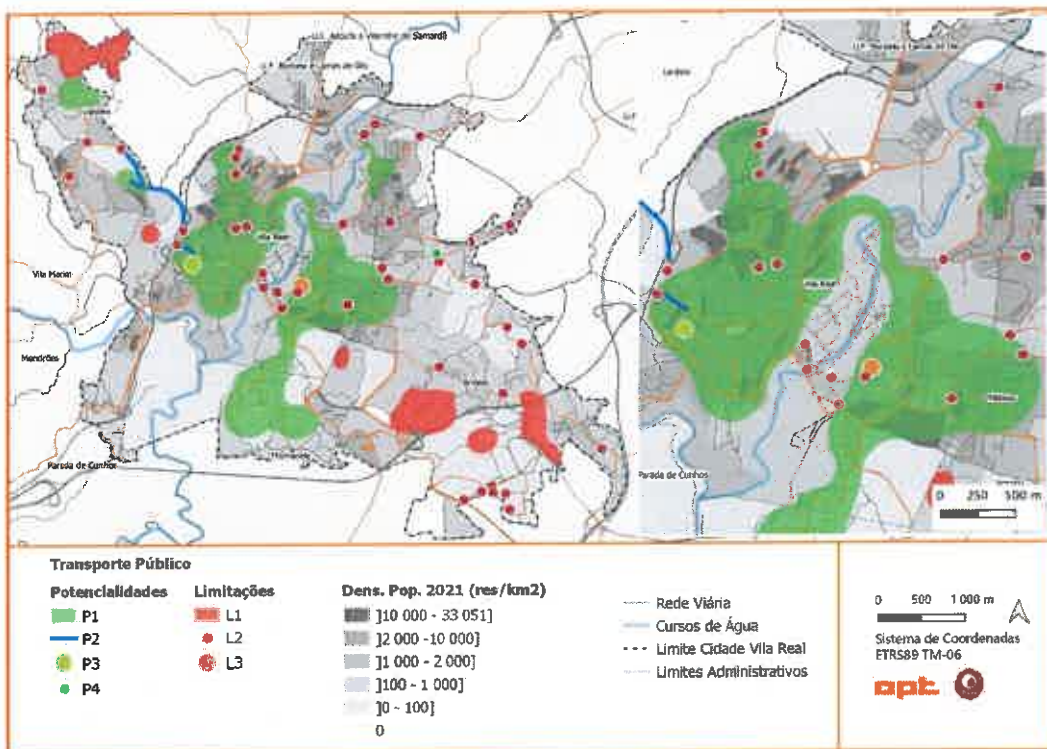


Fig. 74 Limitações e Potencialidades – Transporte Público

## 6.5 Circulação, Estacionamento e Logística

Limitações:

- L1. Zonas com elevada pressão de estacionamento no centro da cidade;
- L2. Zonas com elevada incidência de estacionamento ilegal;
- L3. Potencial de conflito entre modos na Avenida Carvalho Araújo;
- L4. Reduzida conectividade de algumas zonas residenciais densas;
- L5. Barreira criada pelo vale do Corgo, limitando a três as ligações entre margens;
- L6. Níveis elevados de congestionamento no eixo Este-Oeste;
- L6\*. Níveis moderados de congestionamento;
- L7. Portagens na A4, desincentivando o uso da entrada sul da cidade;
- L8. Capacidade subutilizada no sentido ascendente da Avenida da Europa;

- L9. Única ligação entre o centro da cidade e o Hospital, aumentando a pressão sobre a rede;
- L10. Poucos pontos de ligação à rede viária estruturante, nomeadamente a IP4, concentrando os acessos ao centro da cidade em dois nós;
- L11. Potencial de conflitos no cruzamento na base na Rua do Calvário;

Potencialidades:

- P1. Zonas de estacionamento tarifado, favorecendo a rotação do estacionamento;
- P2. Proximidade da Zona Empresarial de Constantim à rede distribuidora, reduzindo a circulação de pesados pela rede local;
- P3. Nova ligação proposta entre a IP4 e a rua de Santa Iria, descongestionando do nó das Flores;
- P4. Nova ligação prevista norte-sul, criando um atravessamento periférico a nascente da cidade;
- P5. Ampliação prevista do parque de estacionamento do Seminário, reduzindo a pressão sobre o estacionamento de rua;
- P6. Park&Ride em estudo para a rotunda de Mateus, com o potencial de reduzir a entrada de veículos na cidade;
- P7. Novos nós propostos para a IP4, descongestionando os acessos a norte;

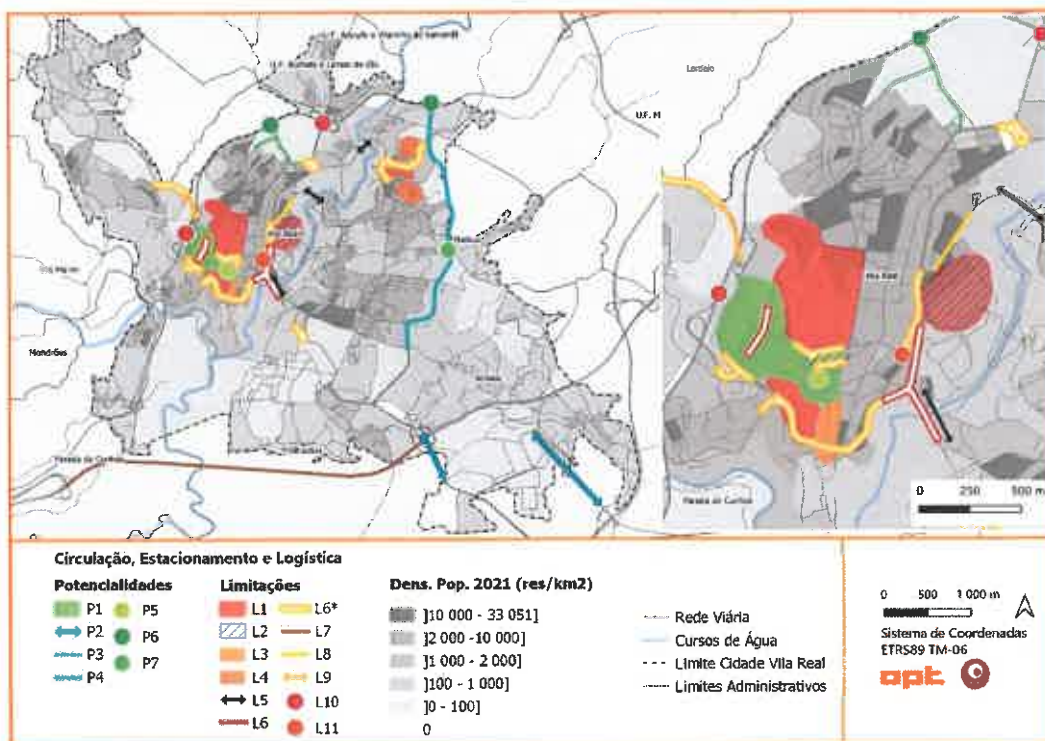


Fig. 75 Limitações e Potencialidades – Circulação, Estacionamento e Logística



## 7. Próximos passos

Com base nos ensinamentos recolhidos nesta fase de caracterização e diagnóstico, na próxima fase deste PMUS dar-se-á início ao desenvolvimento dos objetivos e da estratégia de intervenção, alinhada com os recursos do município e deste sistema urbano. Esta será auxiliada com a criação de uma visão para o sistema de mobilidade do município, articulada segundo as quatro principais temáticas exploradas no capítulo anterior. No final deste processo está também prevista a realização de um segundo momento de consulta pública.

## 8. Referências

ACIV (2017). Definição de uma política e de princípios de organização e de gestão do sistema de estacionamentos públicos em Vila Real – Caracterização do Sistema

ACIV (2018). Caracterização da Mobilidade em Transporte Individual

APA (2021). Emissões de Poluentes Atmosféricos por Concelho – 2015, 2017 e 2019. Agência Portuguesa do Ambiente: Amadora. Disponível em: <[https://apambiente.pt/sites/default/files/\\_Clima/Inventarios/APA\\_Emissoes\\_Concelho\\_2015\\_2017\\_2019\\_SITE.PDF](https://apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/Inventarios/APA_Emissoes_Concelho_2015_2017_2019_SITE.PDF)>

CITTA (2017). Plano de Mobilidade e Transportes de Matosinhos.

ELTIS (2019). Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Second edition. DG MOVE: Bruxelas. Disponível em: <[https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019\\_mediumres.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf)>

IEA (2022) Transport: Tracking Progress 2022. International Energy Agency: Paris. Disponível em: <<https://www.iea.org/reports/transport>>

INE (2011). Censos 2011. Resultados definitivos. Instituto Nacional de Estatística: Lisboa

INE (2021). Censos 2021. Resultados provisórios. Instituto Nacional de Estatística: Lisboa

Lopes, M.; Dias, A. (2022). Changing perspectives in times of crisis. The impact of COVID-19 on territorial accessibility. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 158. 285-301

Silva, C. (2013). Structural accessibility for mobility management. Progress in Planning. 81, 1-49

TRB (2010). Highway Capacity Manual. Washington DC: Transportation Research Board.

TRENMO (2022). Relatórios trimestrais de monitorização do serviço público regular de transporte rodoviário de passageiros de Vila Real



## 9. Equipa de projeto

A equipa encarregue deste estudo é composta por um consórcio entre a OPT – Optimização e Planeamento de Transportes SA e a Oval Projetos Lda.

### **Sandra Vasconcelos Lameiras** (coordenadora executiva)

Mestre em Tecnologias do Ambiente pela Universidade do Minho (2011); Licenciada em Eng<sup>a</sup> Química pela Faculdade de Engenharia do Porto (1998), Pré-Bolonha. Exerceu funções de administradora executiva de empresas públicas e privadas na área dos transportes e mobilidade (entre 2009 e 2015). Desde 2016 exerce funções na comissão executiva da OPT acumulando o cargo de Diretora da área da mobilidade.

### **Miguel Lopes** (coordenador técnico)

Doutorado pela Universidade do Porto (2015) e Mestre em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) desde 2010. Atualmente é membro integrado no CITTA – Centro de investigação do Território, Transportes e Ambiente da FEUP e desde 2021 desempenha as funções de Coordenador Técnico na área da mobilidade na OPT.

### **André Pinto** (consultor)

Mestre em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território (2020) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnico de mobilidade e transportes na OPT, desde 2022.

### **Inês Monteiro** (consultora)

Mestre em Engenharia e Gestão Industrial pela Universidade de Aveiro (UA), desde 2019. Desempenha as funções de consultora em mobilidade e transportes na OPT, desde 2019.

### **Avelino Oliveira** (coordenador executivo)

Doutorado na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Fernando Pessoa (2012) e Licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Secretário executivo da Área Metropolitana do Porto (AMP), onde desempenhou funções de responsável pela Autoridade Metropolitana de Transportes (2013-2017). Exerceu funções de administrador não executivo da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) (2018 – 2021);

Docente no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) – Universidade de Lisboa a licenciatura da Área de Administração Pública e Políticas do Território (2017- atual);

Docente na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa (2001 – atual); Sócio, Gerente e Coordenador Geral da OVAL – Arquitectura e Engenharia, Lda. ligada à arquitetura, engenharia, avaliação imobiliária, gestão e fiscalização de obra e consultadoria especializada (2014 – atual);





**Jorge Toscano** (coordenador técnico)

Licenciatura em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Arquiteto com funções de coordenação e gestão de projetos desde 1996, socio de vários gabinetes de arquitetura, atual sócio-gerente da AAT, Lda. Gestor dos projetos Requalificação da Estrada D. Miguel (Pedonal) em Gondomar e das Ciclovias Urbanas de Lagos. Participou no PMUS da Póvoa de Varzim no âmbito do enquadramento técnico e urbanístico.



**Rafael Silva** (consultor)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2022) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.

**Helena Moreira** (consultora)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2021) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafa, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.

## Alterações de Trânsito

A partir das 10h00 de 03 de julho até às 24h00 de dia 16 de julho de 2023: proibido o estacionamento na Rua Alar Rey de Carvalho e na Rua Mariana Fernandes.

A partir das 10h00 de 10 de julho até às 24h00 de dia 18 de julho de 2023: trânsito encerrado na Avenida da Europa, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres).

A partir das 10h00 de 10 de julho até às 24h00 de dia 18 de julho de 2023: trânsito encerrado na Rua Alar Rey de Carvalho e na Avenida de Craxos, no tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres). No tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres). No tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres).

A partir das 10h00 de 10 de julho de 2023: sentido único de circulação (no sentido das costas das automóveis), exceto transportes públicos urbanos, entre o edifício da Igreja e o Círculo da Rua Cosme de Oliveira com a Rua Dr. Sebastião Augusto Ribeiro, este conhecimento de trânsito, que irá vigorar até ao último dia das eleições municipais de 2023, no tempo compreendido entre a Rua de Craxos e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres). No tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres).

A partir das 10h00 de 10 de julho de 2023 e até ao último dia das provas automóveis, encerramento do trânsito e proibição de estacionamento na Avenida de Almeida de Gouveia (rua de Craxos), no tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres). No tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres).

A partir das 10h00 de 10 de julho de 2023 e até ao último dia das provas automóveis, encerramento do trânsito e proibição de estacionamento na Avenida de Almeida de Gouveia (rua de Craxos), no tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres). No tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres).

A partir das 10h00 de 14 de julho até às 24h00 de dia 16 de julho de 2023: um só sentido de circulação na Rua Dona Maria Fiebre, Menção Amarel e Rua das Fés, Logares, no tempo compreendido entre a Rua Vasco Semedo e a Rua Trás-os-Montes. Será permitida a circulação automóvel no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres). No tempo compreendido entre a Avenida João Paulo II e a Rua de Craxos, no sentido de acesso à AFCCV (rua de Abambres).

A partir das 06h00 de dia 14 de julho até às 24h00 de dia 16 de julho de 2023: dois sentidos de circulação entre a Urbanização Habitável e a Rua do Correio Louçã, sendo a circulação efectuada alternadamente por semáforos.

Durante a realização das provas de automóveis permitir a circulação, nos dois sentidos, na Avenida da Independência, no tempo compreendido entre o Colégio do Arrigo Foid e a Rua da Escola da Associação na Rua Dona Maria de Lurdes Amador, no tempo compreendido entre o Largo de Pereira e a Rua Mariana Fernandes.

Nos dias 14, 15 e 16 de julho de 2023, a partir das 07h00 e até ao final das provas automóveis: proibido o trânsito e estacionamento em todas as avenidas e ruas afetadas ao Circuito Internacional de Vila Real.

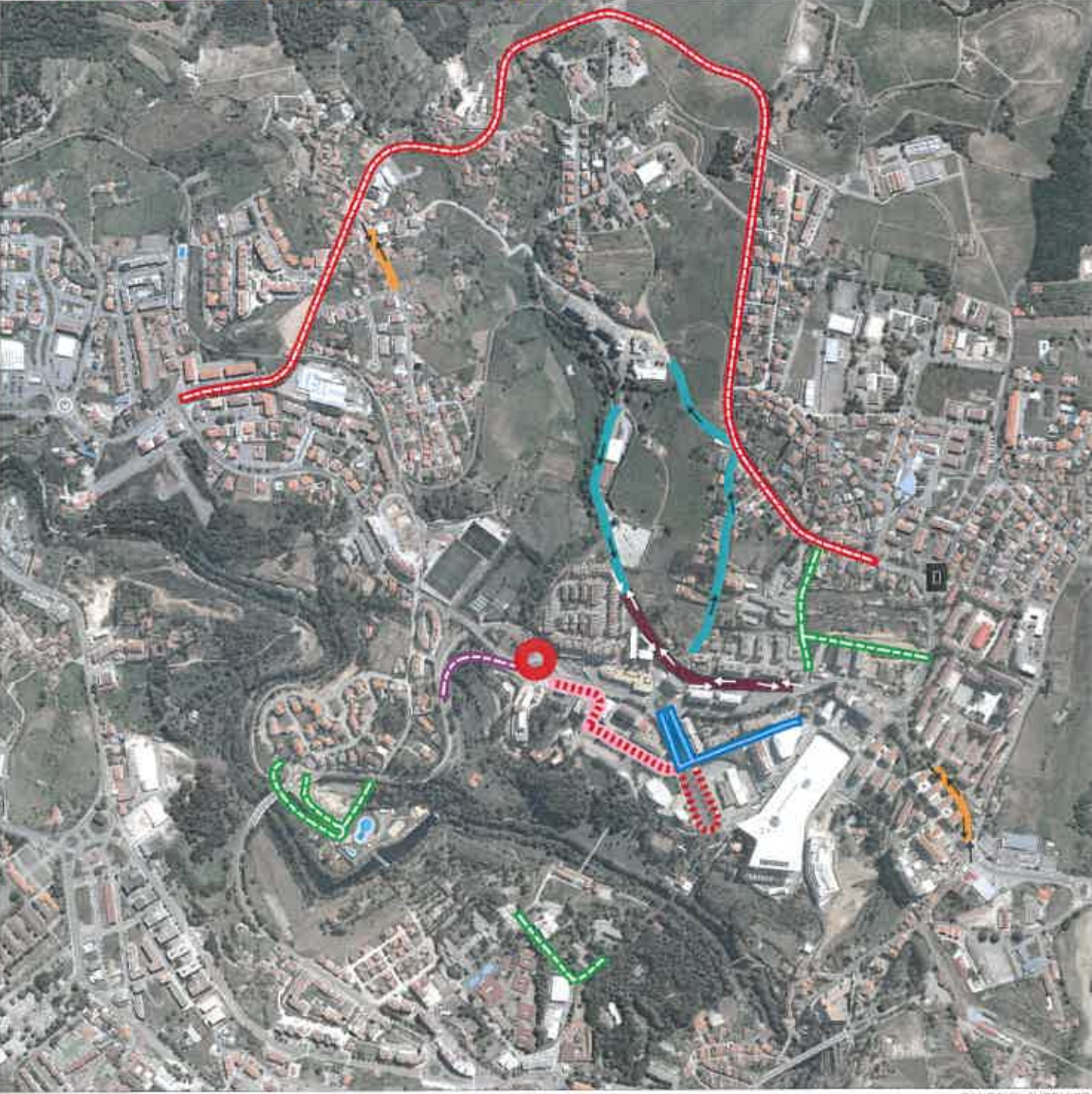
A partir das 10h00 de dia 10 de julho até às 24h00 de dia 18 de julho de 2023: proibição da circulação de veículos no encaminhamento do Rua Nossa Senhora de Lurdes com a Rua da Atacalva, Rua Cosme de Oliveira.

A partir das 10h00 de dia 10 de julho até às 24h00 de dia 18 de julho de 2023: implementação de um rufundo temporário na Avenida da Europa, no Nú de Abambres.

Nota: os passantes, condutores e utilizadores poderão sofrer alterações/afirmações mediante orientações de organização.



**52º CIRCUITO INTERNACIONAL DE VILA REAL**  
 CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL  
 Av. Carvalho Araújo, 1 - 5000 - 657 Vila Real  
 DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO  
 SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE







MUNICÍPIO  
VILA REAL

PLANO MUNICIPAL PARA A IGUALDADE E NÃO DISCRIMINAÇÃO  
2022-2025  
MUNICÍPIO DE VILA REAL

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO FINAL

Porto, 20 de junho de 2023

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA  
Fundo Social Europeu

## EQUIPA DE INVESTIGAÇÃO

**Coordenadora – Professora Doutora Madalena Sofia Oliveira** é doutorada na especialidade da Psicologia linha da Vitimologia e tem especialização em Igualdade de Género – Universidade da Maia. Professora Auxiliar no ISSSP e convidada no Instituto Universitário de Ciências da Saúde – CESPU e na Universidade da Maia - ISMAI. Investigadora integrada no JusGov - Centro Interdisciplinar em Direitos Humanos da Universidade do Minho.

Consultora e avaliadora de projetos em entidades públicas e privadas na área da vitimologia e igualdade de género. Integra várias EIVL enquanto investigadora. Faz parte da direção da Associação Portuguesa de Ciências onde é cocoordenadora das áreas da Psicologia e do Serviço Social Forenses.

## ÍNDICE

1. ENQUADRAMENTO .....	5
2. METODOLOGIA .....	10
3. ANÁLISE DO PLANO PARA A IGUALDADE E NÃO DISCRIMINAÇÃO DE VILA REAL.....	15
3.1. AVERIGUAÇÃO DOS INDICADORES PREVISTOS NO GUIA DE APOIO À ANÁLISE E VALIDAÇÃO DE PRODUTOS TANGÍVEIS.....	15
a. Relatório do Diagnóstico Municipal para a Igualdade e Não Discriminação.....	15
b. Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação.....	17
c. Relatório de Execução do Plano para a Igualdade e Não Discriminação.....	20
d. Produto das ações de divulgação empreendidas .....	22
3.2. ANÁLISE DOS INDICADORES RELEVANTES PARA A CARACTERIZAÇÃO INTERNA E EXTERNA DO TERRITÓRIO.....	23
3.3. AVALIAÇÃO DA EXECUÇÃO FÍSICA DE CADA MEDIDA DO PMIND .....	25
3.4. ANÁLISE SWOT.....	28
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	29
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	33





## ÍNDICE DE FIGURAS E TABELAS

<b>Figura 1-</b> Objetivos de referência .....	7
<b>Figura 2-</b> Fases e produtos em avaliação .....	8
<b>Figura 3-</b> Critérios de análise e validação de produtos tangíveis .....	10
<b>Figura 4-</b> Objetivos .....	14
<b>Tabela 1-</b> Pontuação a atribuir aos subcritérios de validação .....	14
<b>Tabela 2-</b> Subcritérios do critério Adequabilidade do Diagnóstico .....	16
<b>Tabela 3-</b> Subcritérios do critério Utilidade do Diagnóstico .....	17
<b>Tabela 4 –</b> Avaliação do critério Adequabilidade para o Plano.....	19
<b>Tabela 5 –</b> Avaliação do critério Utilidade para o Plano .....	19
<b>Tabela 6-</b> Avaliação do critério Boa Governança e Transparência para o Plano .....	20
<b>Tabela 7-</b> Avaliação do critério Adequabilidade da Execução para o RE .....	21
<b>Tabela 8-</b> Avaliação do critério Implementação do Modelo de Governança para o RE...	21
<b>Tabela 9-</b> Avaliação do critério Divulgação para o Produto das Ações de Divulgação Empreendidas.....	22
<b>Tabela 10 –</b> Lista de indicadores de políticas de igualdade a nível local .....	23
<b>Tabela 11 –</b> Execução física das medidas previstas no Plano .....	26
<b>Tabela 12 –</b> Análise SWOT .....	28
<b>Tabela 13-</b> Validação dos Produtos Tangíveis.....	31

25  
Ampliar

## 1. ENQUADRAMENTO

A igualdade de género e de oportunidades constitui um direito humano, pelo que deve encetar uma elevada relevância para as sociedades atuais, da mesma forma que deve ser considerada no que toca à ação governativa. As questões que lhe são inerentes são indissociáveis de qualquer rotina diária, na medida em que são transversais a todos os contextos da mesma, isto é, verificam-se tanto a nível profissional, como social, familiar e/ou pessoal. Ainda nesta linha de raciocínio, a igualdade afeiçoa-se como um direito e um dever de todas as pessoas, e como um pilar do desenvolvimento sustentável e inclusivo de uma sociedade, pelo que exige a participação plena e o igual acesso de todas as pessoas nas esferas da vida pública e privada.

São matérias que têm adquirido maior visibilidade, instigado maior reflexão e preocupação, e que têm colocado novos e complexos desafios às sociedades de forma global, às organizações públicas e privadas, e de forma oblíqua a todos os mercados de trabalho.

Aumenta a questão de uma ação governativa responsável, atualizada e concertada com as novas exigências decorrentes das preocupações que se levantam nos diversos contextos já mencionados, no que respeita às problemáticas da igualdade entre homens e mulheres e à igualdade social. Em consequência, a promoção da igualdade de género e de oportunidades e a eliminação de todas as formas de discriminação assume um papel de maior destaque na agenda e ações políticas, tanto ao nível da administração central como local.

O Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação do Município de Vila Real (doravante designado PMMIND) advém destas circunstâncias. Este apresenta-se como um instrumento de políticas públicas, cujo objetivo passa, precisamente, pela promoção da igualdade de género e de oportunidades e pela eliminação de todas as formas de discriminação, estereótipos e preconceitos. Para isso, torna-se necessário, primeiramente, incorrer numa caracterização do território, identificando as forças e as fragilidades nestas matérias, para, seguidamente, poder estruturar e implementar um plano de ação que dê uma resposta efetiva às necessidades identificadas.

Este processo não é possível sem sustentação, e sem alinhar objetivos e esforços com todas as políticas públicas que vigoram atualmente, em matéria de igualdade, seja a nível nacional ou internacional. Logo, é fundamental averiguar os compromissos políticos assumidos por Portugal nestas questões, por forma a identificar instrumentos de referência para a criação de novas políticas a implementar.

A nível internacional evidencia-se a Convenção das Nações Unidas sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Contra as Mulheres (CEDAW), a Convenção do Conselho da Europa para a Prevenção e o Combate à Violência contra as Mulheres e a Violência Doméstica (Convenção de Istambul), a Declaração e Plataforma de Ação de Pequim, o Pacto Europeu para a Igualdade entre Homens e Mulheres 2011-2020, e a Resolução da ONU, de 2015, “Transformar o nosso mundo: Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável”, a qual comporta 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

No quadro nacional, a Constituição da República Portuguesa (CRP), nomeadamente os artigos 9.º e 13.º que não só determinam que todos/as os/as cidadãos/ãs são iguais perante a Lei, sendo de resto um aspeto fundamental da dignidade da pessoa humana, como a sua promoção é tarefa fundamental do Estado.

Não obstante, com vista ao reforço dos compromissos citados, e por forma a asseverar um comprometimento contínuo com todos os domínios da igualdade surge a Estratégia Nacional para a Igualdade e Não Discriminação 2018-2030 “Portugal + Igual” (ENIND), estabelecida pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2018, que visa “consolidar os progressos até agora alcançados e perspetivar o futuro da ação governativa, (...) garantindo simultaneamente a adaptabilidade necessária à realidade portuguesa e sua evolução até 2030”. Esta abarca três planos de ação: a) Plano de Ação para a Igualdade entre Mulheres e Homens; b) Plano de Ação para a Prevenção e o Combate à Violência Contra as Mulheres e a Violência Doméstica e c) Plano de Ação para o Combate à Discriminação em razão da Orientação Sexual, Identidade e Expressão de Género, e Características Sexuais. Acresce a estes planos o IV Plano de Ação para a Prevenção e Combate ao Tráfico de Seres Humanos, aprovado pelo Conselho de Ministros, a 8 de março de 2018. A ENIND rege-se ainda por três linhas transversais i) a interseccionalidade, numa lógica de que as medidas têm de ser ajustadas às características interseccionais da

28  
António

comunidade; ii) a territorialização, que assenta na adequação das políticas públicas às características do território e iii) a promoção de parcerias, desenvolvendo o trabalho em rede. Neste domínio de políticas públicas, importa ainda realçar a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, constituída por 17 Objetivos (ODS) e 169 metas a implementar por todos os países. Destes 17 objetivos, há 5 que se evidenciam, nomeadamente:

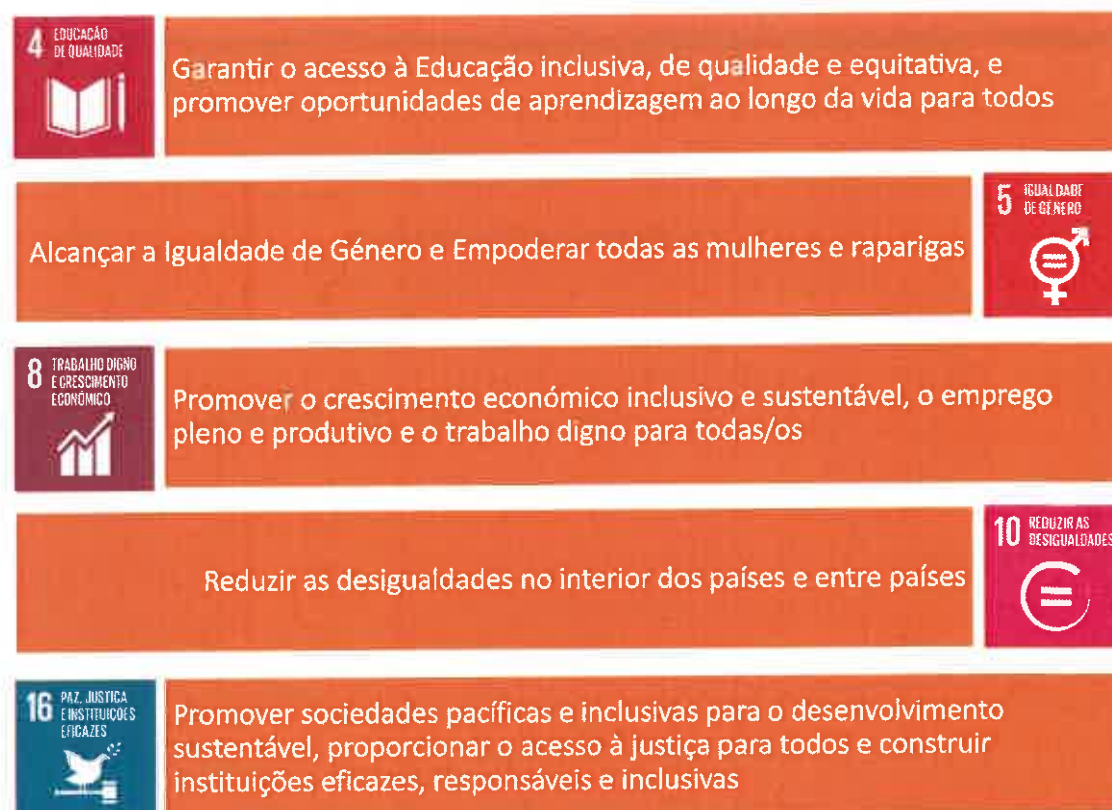


Figura 1- Objetivos de referência  
(Fonte: Elaboração própria)

Não descurando a informação supracitada, é, também, imperativo contemplar o impacto da pandemia da Covid-19 neste processo de criação e implementação de novas políticas públicas, visto que esta desencadeou uma maior atenção e preocupação com as questões alusivas à conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal. Dada a importância deste tema, surgiu a necessidade de definir critérios para a implementação de sistemas de gestão da vida profissional, familiar e pessoal, tanto nos organismos públicos como nos privados, os quais contemplassem o impacto da pandemia no contexto laboral, no que respeita ao teletrabalho e ao trabalho não pago de cuidado. Assim, foi criada e

promulgada a Norma Portuguesa (NP) 4552:2022 – Sistema de Gestão da Conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal, um instrumento que se encontra alinhado com os compromissos já mencionados, pelo que também é um instrumento de referência nestas matérias.

A elaboração e implementação do PMIND encontra-se segmentada em duas fases (CIG, 2023, p.2), contemplando 4 produtos no total, os quais se submetem a apreciação neste relatório, conforme se observa na figura abaixo.

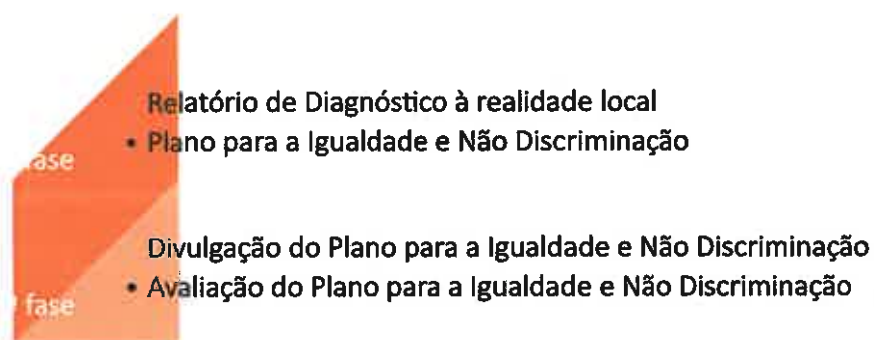


Figura 2- Fases e produtos em avaliação  
(Fonte: Elaboração própria)

A promoção da igualdade de género e de oportunidades e a eliminação de assimetrias e estereótipos são tarefas complexas, assentes numa construção e atualização contínuas. Partindo deste pressuposto, eleva-se a necessidade de averiguar se a implementação das políticas e estratégias criadas asseguram um compromisso contínuo, e se criam as condições essenciais para dar continuidade ao trabalho iniciado. Ora, esta tarefa é concretizada por meio de acompanhamento, monitorização e avaliação de todo o processo. Para o efeito, é vital garantir uma avaliação independente (levada a cabo por uma entidade externa), a qual deve atuar de forma isenta, debruçando-se sobre o percurso realizado e integrando propostas de melhoria para o futuro. O **Relatório de Avaliação Final do Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação do Município de Vila Real**, que aqui se apresenta, decorre desta necessidade.

Por conseguinte, a avaliadora externa é independente e especializada nestes domínios, e responsável por realizar este processo de monitorização e avaliação do PMIND, que irá



vigorar entre 2022 e 2025. Esta compromete-se a conduzir esta tarefa de uma forma sistemática e responsável, tendo por base padrões de elevado rigor.

Este documento encontra-se estruturado em 4 partes, sendo elas o enquadramento, seguido das estratégias metodológicas e objetivos, passando depois à análise do PMIND e, por último, as considerações finais. Por sua vez, também a análise do diagnóstico se encontra dividida em 4 partes, nomeadamente, a avaliação dos produtos tangíveis, a avaliação dos indicadores relevantes para a caracterização interna e externa do território e da persecução física das medidas, e a realização de uma análise SWOT.



## 2. METODOLOGIA

Como estratégia metodológica para o processo de monitorização e avaliação, este relatório recorreu à recolha e análise de informação procedente de várias fontes. Esta sustentação metodológica propiciou um maior enriquecimento da tarefa e, em simultâneo, proporcionou a integração de duas vertentes de análise, uma vertente mais quantitativa e outra mais qualitativa.

Com o propósito de realizar uma análise mais rigorosa do grau de cumprimento das medidas e das atividades do PMIND, procedeu-se à avaliação dos produtos tangíveis, à análise dos indicadores relevantes para a caracterização interna e externa do território, e à avaliação da execução física de cada medida, de acordo com os respetivos indicadores de sucesso. Para isso, recorreu-se aos indicadores previstos no Guia de Apoio à Análise e Validação de Produtos Tangíveis e foram elaboradas escalas de classificação que remetem, respetivamente, para o estado de averiguação dos indicadores e de execução de cada medida.

O instrumento mencionado assume como premissas fundamentais para uma correta implementação e monitorização do Plano Municipal para a Igualdade e Não-Discriminação a Adequabilidade (da execução), a Utilidade, a Boa Governação e transparência, a Implementação do modelo de governação, e a Divulgação, estando as mesmas devidamente adaptadas aos diferentes produtos que se pretendem avaliar.

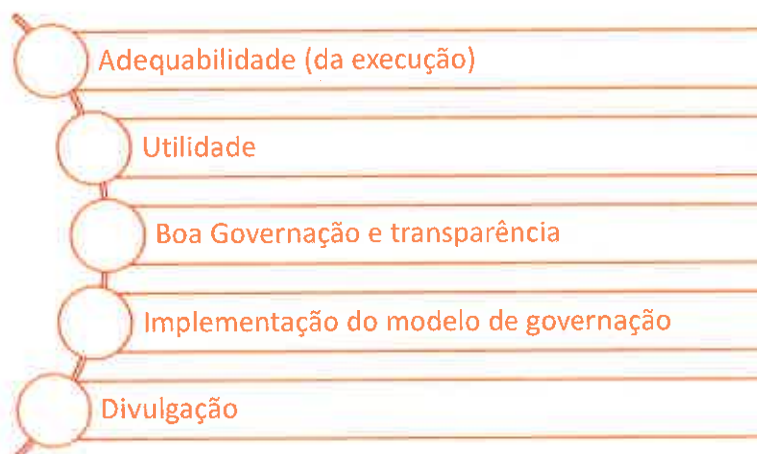


Figura 3- Critérios de análise e validação de produtos tangíveis  
(Fonte: Elaboração própria)

No que se refere à **Adequabilidade (da execução)**, este critério pretende avaliar se estão reunidas as condições necessárias i) ao desenvolvimento de um diagnóstico de qualidade no território e ii) à implementação do PMIND e a iii) qualidade intrínseca do relatório de execução do Plano para a igualdade nos primeiros 12 meses de execução e a efetiva implementação das respetivas medidas. Para tal, será necessário que:



#### A. O Diagnóstico:

- Apresente todos os indicadores relevantes constantes da tabela de indicadores previstas no anexo 1 do Aviso.
- Identifique as metodologias seguidas.
- Anexe um despacho interno a identificar o/a coordenador/a, as unidades funcionais ou a equipa que levarão a cabo, participarão ou acompanharão a execução do diagnóstico.
- Identifique a existência de uma participação **ativa** dos atores locais, públicos e privados, com e sem fins lucrativos, garantindo o envolvimento da comunidade na elaboração do mesmo.

#### B. O Plano para a Igualdade:

- Seja aprovado em Reunião de Câmara e, posteriormente em Assembleia Municipal.
- Seja nomeado/a Conselheiro/a(s) Local (ais) para a Igualdade.
- Seja constituída a Equipa para a Igualdade na Vida Local (EIVL) que tem por principais competências propor, conceber, coordenar, implementar, acompanhar e avaliar as medidas e as ações desenvolvidas no âmbito do protocolo do PMIND.
- Estabeleça objetivos SMART para os primeiros 12 meses e metas acumuladas até ao final de 2025. Os objetivos SMART constituem um conceito, formado a partir do acrónimo composto pelas iniciais das palavras Specific (Específicos), Measurable (Mensuráveis), Achievable (Atingíveis), Relevant (Relevantes) e Time-based (Temporizáveis).

#### C. O Relatório de Execução:

- Identifique a metodologia de recolha de dados.
- Inclua as evidências da recolha de dados.
- Inclua um ponto de situação sobre todos os indicadores previstos no plano.

- Evidencie uma execução superior a 70% das medidas previstas para o respetivo período.

Em relação à **Utilidade**, esta pretende i) avaliar a qualidade intrínseca do relatório do Diagnóstico e se este cumpre com os objetivos a que se propõe; e ii) avaliar a qualidade intrínseca do Plano. Assim, espera-se que:

#### A. O Diagnóstico:


- Permita ter uma perspetiva de género sobre a realidade do território nas várias dimensões da vida.
- Identifique de forma clara as necessidades e áreas de intervenção prioritárias para a elaboração do Plano para a igualdade.
- Tenha em consideração a perspetiva de múltiplas discriminações (e.g., idade, etnia, nacionalidade, religião, orientação sexual, deficiência).
- Tenha sido apresentado aos atores locais.

#### B. O Plano para a Igualdade:

- Integre uma perspetiva de mainstreaming de género, ao pensar as suas ações e medidas como transformadoras da realidade do território.
- As medidas e ações propostas respondam às necessidades e áreas de intervenção consideradas como prioritárias previamente identificadas no Diagnóstico.
- Haja um claro envolvimento de entidades parceiras na implementação das medidas que as ações propostas identifiquem quem são as entidades responsáveis pela sua implementação.
- Cada medida identifique os respetivos recursos necessários (humanos, financeiros, etc.) para a sua implementação, nomeadamente para os primeiros 12 meses de intervenção.

A **Boa Governação e transparência** é um elemento fundamental na avaliação do **Plano para a Igualdade** e requer que:

- O Plano esteja disponível para consulta no site oficial do Município.
- No final dos primeiros 12 meses de implementação, seja produzido um relatório de execução que será apresentado à Assembleia Municipal, após ser validado pela EIVL e pelo Executivo.

- 
- Seja realizada uma avaliação final, posteriormente apresentada e aprovada em reunião de Câmara e submetida à Assembleia Municipal e após validação da EIVL, privilegiando-se a continuidade do processo.

No que se refere à **Implementação do modelo de governação**, este critério está subjacente ao Relatório de Execução e tem como subcritérios:

- A evidência que a EIVL tenha reunido regularmente nos primeiros 12 meses de execução do Plano.
- Que as reuniões da Equipa tenham um mínimo de participação de 2/3 dos seus membros.
- Que o relatório de execução tenha sido aprovado pela EIVL, enviado à aprovação do Executivo Camarário e submetido à Assembleia Municipal.
- Que o relatório de execução esteja acessível no site do Município.

Por último, em relação ao critério **Divulgação**, espera-se que tenha existido por parte do Município um esforço na divulgação do processo junto de outros territórios, fomentando o enriquecimento mútuo, a validação de produtos e processos por pares/especialistas e a divulgação dos resultados do financiamento comunitário. Este é um elemento que está sob avaliação no **Relatório das Ações de Divulgação Empreendidas** e que requer:

- A verificação de que foram identificadas e contactadas outras autarquias para a partilha de experiências na implementação de planos para a igualdade.
- A promoção de um encontro com uma ou mais autarquias para troca de experiências e validação do processo.
- Que tenham sido identificadas aprendizagens para os territórios envolvidos no processo.
- Que tenham sido identificadas boas práticas que possam ser disseminadas noutros território.

O mesmo Guia de Apoio requer que o Relatório de Avaliação – o documento que aqui se apresenta – leve em consideração três critérios fundamentais:

1. **Adequação metodológica**, avaliando-se a capacidade técnica de avaliação e a metodologia de recolha de dados.



2. **Abrangência**, i.e., a qualidade intrínseca do relatório em relação aos dados recolhidos e à análise efetuada.
3. **Utilidade**, numa ótica de ser possível avaliar o impacto da implementação do Plano para a igualdade e de retirar estratégias para o futuro.

A avaliação dos produtos do Plano para a igualdade reflete-se na média das notações atribuídas a cada critério por produto, requerendo-se que haja uma cotação mínima de 2,5 para que o produto seja considerado validado. A notação de cada critério está dependente da atribuição de uma pontuação (de 0 a 4) à qualidade de cada subcritério, cujos valores são apresentados na tabela abaixo (Tabela 1):

Pontuação a atribuir em função de "Sim"	
4	Muito Elevado/Muito
3	Bom
2	Minimamente Satisfatório
1	Baixo/insuficiente
0	Inexistente

Tabela 1- Pontuação a atribuir aos subcritérios de validação  
(Fonte: Elaboração Própria)

Por fim, foi realizada uma análise SWOT, no âmbito de uma análise de cariz mais subjetivo, a qual almejou avaliar as questões intangíveis da elaboração e execução do PMIND.

O presente relatório recorreu às estratégias metodológicas supracitadas por meio para atingir os seguintes objetivos:

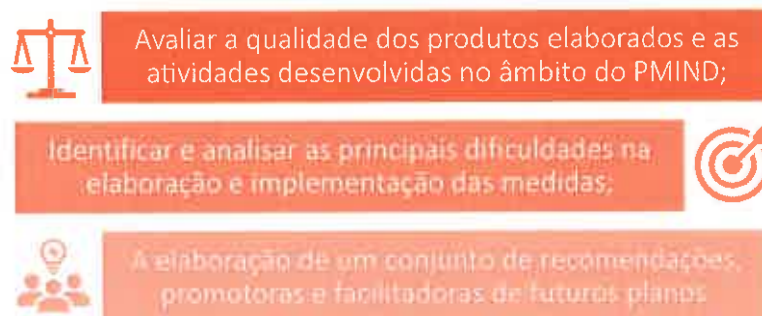


Figura 4- Objetivos  
(Fonte: Elaboração própria)

### 3. ANÁLISE DO PLANO PARA A IGUALDADE E NÃO DISCRIMINAÇÃO DE VILA REAL



Esta avaliação será apresentada em quatro fases. Em primeiro lugar (ponto 3.1.), realizar-se-á uma descrição dos produtos e o enquadramento que apresentam segundo os critérios definidos para a avaliação, que resultará numa classificação (em Sim ou Não) para cada um dos critérios. Num segundo momento (ponto 3.2.), serão averiguados os indicadores relevantes para a caracterização interna e externa do território, e, posteriormente, será avaliada a execução física de cada medida do PMIND (3.3.). A quarta fase (3.4.) dedica-se a uma análise SWOT do Plano para a Igualdade.

#### 3.1. AVERIGUAÇÃO DOS INDICADORES PREVISTOS NO GUIA DE APOIO À ANÁLISE E VALIDAÇÃO DE PRODUTOS TANGÍVEIS

A partir das diretrizes do Guia de Apoio à Análise e Validação de Produtos Tangíveis, nos pontos seguintes deste relatório são avaliados os produtos considerados fundamentais e integrantes deste Plano, a saber:

- a. Relatório do Diagnóstico;
- b. Plano para a Igualdade;
- c. Relatório de execução do Plano para a Igualdade
- d. Produto das ações de divulgação empreendidas.

#### a. Relatório do Diagnóstico Municipal para a Igualdade e Não Discriminação

O diagnóstico à realidade local manifesta ser **estrutural para a elaboração do PMIND**. É um passo essencial, na medida em que permite fazer o levantamento dos pontos fortes e das fragilidades do território, tanto numa **vertente interna** que concerne os recursos humanos do município e os parceiros da rede social, como numa **vertente externa** que remete para um enquadramento geográfico, demográfico, socioeconómico, da educação, da prática desportiva, entre outros. Este processo permite identificar as necessidades do

território, relativamente aos aspetos previamente mencionados, viabilizando a elaboração de um plano concertado com as mesmas.

A elaboração do Relatório de Diagnóstico contempla determinados requisitos, por forma a assegurar o sucesso das metas estabelecidas, nomeadamente os critérios de **Adequabilidade** e **Utilidade** que, por sua vez, se revestem de subcritérios. Neste seguimento, o critério **Adequabilidade** apresenta uma **notação de 3 pontos**, uma vez que existe algum comprometimento do subcritério **Conformidade com o contratualizado**, em particular, não são incluídos todos os indicadores relevantes. No que concerne o critério **Utilidade**, verificou-se uma **pontuação de 4 pontos**.

Esta informação encontra-se sistematizada na tabela infra.

ADEQUABILIDADE		
Subcritérios	Descrição	Contempla
Conformidade com o contratualizado	O relatório de diagnóstico apresentado inclui todos os indicadores <sup>1</sup> relevantes constantes da tabela de indicadores previstas no anexo 1 do Aviso?	não
Adequação metodológica	Estão clara e corretamente identificadas as metodologias seguidas (cf. Kit de Ferramentas para Diagnósticos participativos do projeto Local Gender Equality) <sup>2</sup> ?	sim
Mobilização de Recursos Internos	Existe um despacho interno a identificar o/a coordenador/a, as unidades funcionais ou equipa que levarão a cabo, participarão ou acompanharão a execução do diagnóstico?	sim
Participação dos stakeholders	Houve participação ativa dos atores locais, públicos e privados, com e sem fins lucrativos, garantindo o envolvimento da comunidade na elaboração do diagnóstico?	sim
Pontuação Final		3

<sup>1</sup> Admite-se a não inclusão até 2 indicadores, caso exista justificação que demonstre a impossibilidade do Município nessa recolha.

<sup>2</sup> Acessível em <http://lge.ces.uc.pt/outputs.php> e em <https://eea.rants.cj.gov.pt/resultados/local-gender-equality-mainstreaming-de-genero-nas-comunidades-locais/>

Tabela 2- Subcritérios do critério Adequabilidade do Diagnóstico  
(Fonte: Elaboração própria)

UTILIDADE		
Subcritérios	Descrição	Contempla
Perspetiva de género	O diagnóstico permite ler a realidade do território a partir da situação dos homens e das mulheres (perspetiva de género) nas várias dimensões da vida? <sup>3</sup>	sim
Identificação das necessidades e priorização	Estão claramente identificadas as necessidades e áreas de intervenção prioritárias para a subsequente elaboração do Plano?	sim
Interseccionalidade	Foram tidas em consideração a perspetiva de múltiplas discriminações, como a idade, a etnia, a nacionalidade, a religião, a deficiência, a orientação sexual, entre outras?	sim
Divulgação do diagnóstico	Os resultados do diagnóstico foram apresentados aos atores locais <sup>4</sup> ?	sim
Pontuação Final		4

<sup>3</sup> O Diagnóstico deve refletir no mínimo 6 dos objetivos estratégicos definidos nos 3 Planos de Ação da ENIND e no Plano de Ação para a Prevenção e o Combate ao Tráfico de Seres Humanos 2018- 2021.

<sup>4</sup> A forma de apresentação (reunião interna, envio de documento, sessão pública, entre outras) e a escolha dos atores locais (*stakeholders* locais que participaram na elaboração do diagnóstico, rede social, assembleia municipal, entre outros) devem estar adaptados à realidade de cada território.

Tabela 3- Subcritérios do critério Utilidade do Diagnóstico  
(Fonte: Elaboração própria)

## b. Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação

Depois de realizado o Diagnóstico com o levantamento dos pontos fortes e das fragilidades do Município, deve ser elaborado, em resposta, um **Plano Municipal de Igualdade e Não-Discriminação** que possa contribuir em larga medida para a concretização de uma participação mais inclusiva e livre de quaisquer discriminações. Assim, as áreas de intervenção definidas pelo Município, além de deverem estar fundidas com o Diagnóstico, devem estar alinhadas com a ENIND designadamente no que respeita à: i) da igualdade entre mulheres e homens; ii) à prevenção e combate à discriminação em razão do sexo e a sua interseccionalidade com outras variáveis como é o caso da origem racial e étnica, a idade, a deficiência, a nacionalidade, orientação sexual, identidade e expressão de género, e características sexuais, entre outros; e iii) da prevenção e combate a todas as formas de violência contra as mulheres e raparigas e de violência doméstica, incluindo em grupos vulneráveis como mulheres idosas, ciganas, migrantes, refugiadas e com deficiência; e com o IV Plano de Ação para a Prevenção e o

Combate ao Tráfico de Seres Humanos 2018-2021, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2018, de 19 de junho.

O Plano Municipal para a Igualdade é, assim, um documento estratégico com propostas de atividades que visa garantir uma governação que integre o combate à discriminação em razão do sexo e a promoção da igualdade entre mulheres e homens; garantir as condições para uma participação plena e igualitária de mulheres e homens no mercado de trabalho e na atividade profissional; garantir as condições para uma educação e formação livre de estereótipos de género, promover a igualdade na área da saúde ao longo dos ciclos de vida; diminuir a tolerância às várias manifestações de violência contra as mulheres e violência doméstica; consciencializar sobre os seus impactos e promover uma cultura de não violência e de respeito pelos direitos humanos, de igualdade e de não-discriminação; apoiar, proteger e ampliar a intervenção qualificada de profissionais e de serviços para a intervenção em rede; prevenir e combater todas as formas de violência contra as pessoas LGBTQI+ na vida pública e privada.

Nesta lógica, torna-se também necessário averiguar a contemplação de todos os indicadores previstos, sendo eles os critérios de *Adequabilidade, Utilidade e Boa Governação e transparência*, e os subcritérios subjacentes. Compete informar que o PMIND atingiu uma valoração de 3 pontos nos critérios de *Adequabilidade e Utilidade*, na medida em que não é mencionada a validação do plano (subcritério *Compromisso político*), da mesma forma em que não são referidas as estratégias metodológicas utilizadas, em específico o estabelecimento de objetivos segundo uma lógica SMART (subcritério *Objetivos SMART*), nem os recursos utilizados (subcritério *Identificação dos recursos*). Obteve uma notação de 2 pontos no critério de *Boa Governação e transparência*, pois não é mencionado o plano de divulgação e a respetiva acessibilidade (subcritério *Comunicação e transparência*) e, não menos importante, não é mencionada a intenção e/ou necessidade de validação do plano pela EIVL e a apresentação e aprovação em reunião de Câmara e na Assembleia Municipal, como exigido nos subcritérios *Prestação de contas, Avaliação dos primeiros 12 meses e Avaliação Final*, conforme se pode observar nas tabelas abaixo.



ADEQUABILIDADE		
Subcritérios	Descrição	Contempla
Compromisso político	O Plano foi aprovado em Reunião de Câmara e/ou Assembleia Municipal?	sim
Conselheiro/a local para a igualdade	Foi nomeado um/a(s) conselheiro/a(s) local para a igualdade nos termos propostos pela Resolução do Conselho de Ministros 39/2010, de 25 de maio?	sim
Mobilização dos stakeholders	O Plano prevê a constituição de uma Equipa para a Igualdade na Vida Local <sup>5</sup> ?	sim
Objetivos SMART	O Plano estabelece objetivos SMART <sup>6</sup> para os primeiros 12 meses e para toda a sua vigência (quatro anos)?	sim
Pontuação		3

<sup>5</sup> Constituída pelo/a Presidente da Câmara Municipal ou Vereador/a com a área da Igualdade, a/o(s) Conselheira/o(s) para igualdade, dirigentes da Câmara Municipal, representantes de organizações da sociedade civil e outras pessoas ou organizações locais que possam contribuir para a boa implementação e execução do plano.

<sup>6</sup> SMART – specific, measurable, attainable, relevant, time bound / específico, mensurável, alcançável, relevante e definido no tempo.

Tabela 4 – Avaliação do critério Adequabilidade para o Plano  
(Fonte: Elaboração Própria)

UTILIDADE		
Subcritérios	Descrição	Contempla
Carácter inovador	O Plano está pensado para ser transformador da realidade do território integrando uma transversalização da perspetiva de igualdade género (mainstreaming de género) <sup>7</sup> ?	sim
Resolução dos problemas e necessidades	O Plano prevê medidas que respondam às necessidades e áreas de intervenção prioritárias identificadas no Relatório de Diagnóstico <sup>8</sup> ?	sim
Entidades responsáveis	O Plano identifica de forma clara quem são as entidades responsáveis pela implementação de cada medida?	sim
Identificação dos recursos	O Plano refere os recursos que são necessários mobilizar para a implementação das medidas <sup>9</sup> ?	não
Pontuação		3

<sup>7</sup> O Plano deve refletir no mínimo 6 dos objetivos estratégicos definidos nos 3 Planos de Ação da ENIND e no Plano de Ação para a Prevenção e o Combate ao Tráfico de Seres Humanos 2018- 2021.

<sup>8</sup> Cada área de intervenção prioritária deverá ter pelo menos uma medida definida no Plano.

<sup>9</sup> É desejável que o plano faça referência a todo o tipo de recursos que importa mobilizar para a execução do plano, tanto nos primeiros 12 meses como até ao final do período de execução, tornando mais fácil a sua operacionalização e mais evidente o compromisso de todos os atores.

Tabela 5 – Avaliação do critério Utilidade para o Plano  
(Fonte: Elaboração Própria)

BOA GOVERNAÇÃO E TRANSPARÊNCIA		
Subcritérios	Descrição	Contempla
Comunicação e transparência	O Plano está acessível no site da Câmara e prevê uma estratégia de divulgação junto da população?	sim
Prestação de contas	O modelo de governação prevê <sup>10</sup> a apresentação de um relatório dos primeiros 12 meses de execução à Assembleia Municipal, previamente validados pela Equipa para a Igualdade? <sup>11</sup>	sim
Avaliação dos primeiros 12 meses	Está prevista no plano uma avaliação dos primeiros 12 meses de implementação realizada por uma entidade externa e a ser validada pela Equipa para Igualdade na Vida Local?	sim
Avaliação Final	Está prevista no plano uma avaliação final que deverá ser apresentada e aprovada em reunião de Câmara e submetida à Assembleia Municipal, após validação da Equipa para a Igualdade na Vida Local, dando assim continuidade ao processo iniciado?	sim
Pontuação		2

<sup>10</sup> Trata-se de previsão.

<sup>11</sup> Claro que com a intervenção do Executivo Camarário.

Tabela 6- Avaliação do critério Boa Governação e Transparência para o Plano  
(Fonte: Elaboração Própria)

### c. Relatório de Execução do Plano para a Igualdade e Não Discriminação

Como já reiterado a monitorização tem um papel crucial em todo este processo, uma vez que assegura o bom funcionamento do modelo de governação aprovado, identificando eventuais ajustes necessários de forma a cumprir as metas inicialmente estabelecidas. O Relatório de Execução do Plano para a Igualdade assume esta função, e deve refletir os primeiros 12 meses de implementação das medidas previamente estabelecidas, sendo necessário avaliar se todos os indicadores previstos estão presentes. Ora, tendo o PMIND sido aprovado em setembro de 2022, este documento reporta a implementação dos primeiros 6 meses de implementação.

Este produto também vê a sua validação pendente da avaliação de critérios específicos, tais como a Adequabilidade da execução e a Implementação do modelo de governação, os quais se substanciam em 4 subcritérios cada. Neste sentido, tendo em conta o cumprimento dos subcritérios infra, o Relatório de Execução atingiu uma notação de 4 pontos no critério de *Adequabilidade da execução* e no critério *Implementação do modelo de governação*.

ADEQUABILIDADE DA EXECUÇÃO <sup>13</sup>		
Subcritérios	Descrição	Contempla
Adequação metodológica	A metodologia de recolha de dados é claramente identificada e suportada por evidências?	sim
Conformidade	O relatório de execução apresentado inclui um ponto de situação de todos os indicadores previstos no plano? <sup>14</sup>	sim
Execução das medidas	O relatório evidencia uma execução superior a 70% das medidas previstas para o respetivo período? <sup>15</sup>	sim
Medidas não executadas	Todas as medidas foram executadas ou, caso haja medidas não executadas, o relatório explica as razões que levaram ao não cumprimento das mesmas? <sup>16</sup>	sim
Pontuação		4

<sup>12</sup> Deve, no entanto, considerar-se o disposto no ponto 3 do Aviso quanto à verificação da efetividade da implementação do Plano, estabelecendo-se que o Relatório de Execução do Plano deve estar concluído até três meses antes da data do termo da operação financiada, pelo que se admite que esse relatório abranja um período inferior a 12 meses, devendo ser situação excecional e devidamente justificada. No entanto, atendendo à situação de crise pandémica que se registou em plena elaboração dos diagnósticos e Planos e uma vez que o objetivo central é a aprovação e implementação do Plano, que tem uma vigência de 4 anos, muito superior ao período abrangido pelo Relatório de Execução em causa, admite-se que este esteja concluído até ao final do mês anterior ao termo da operação financiada.

<sup>13</sup> Ver nota 9.

<sup>14</sup> Caso exista um período de execução inferior a 12 meses admite-se a referência a apenas alguns indicadores, com justificação para o facto.

<sup>15</sup> Caso exista um período de execução inferior a 12 meses admite-se uma taxa de execução diversa e referente ao período efetivo da execução em análise.

<sup>16</sup> Trata-se das medidas previstas para o período em análise.

**Tabela 7 - Avaliação do critério Adequabilidade da Execução para o Relatório de Execução**  
(Fonte: Elaboração Própria)

IMPLEMENTAÇÃO DO MODELO DE GOVERNAÇÃO		
Subcritérios	Descrição	Contempla
Acompanhamento e monitorização	Equipa para a Igualdade na Vida Local reuniu regularmente (existência de atas, evidenciando um mínimo de 3 reuniões ao longo dos primeiros 12 meses)? <sup>17</sup>	sim
Participação ativa da Equipa	As reuniões da Equipa para a Igualdade na Vida Local tiveram a participação da maioria dos seus membros (em média acima dos 2/3)?	sim
Prestação de contas	O relatório dos primeiros 12 meses foi aprovado pela Equipa para a igualdade na Vida Local, enviado à aprovação do Executivo Camarário e submetido à Assembleia Municipal? <sup>18</sup>	sim
Comunicação e transparência	O relatório dos primeiros 12 <sup>19</sup> meses de execução do Plano está acessível no site da Câmara?	sim
Pontuação		4

<sup>17</sup> Caso exista um período de execução inferior a 12 meses admite-se um número menor de reuniões.

<sup>18</sup> Caso exista um período de execução inferior a 12 meses não é requerido o envio do relatório para aprovação do Executivo Camarário e submissão à Assembleia Municipal. Deve, contudo, ter sido aprovado pela EIVL.

<sup>19</sup> Ou número de meses inferior, se for o caso.

**Tabela 8- Avaliação do critério Implementação do Modelo de Governação para o Relatório de Execução**  
(Fonte: Elaboração Própria)

#### d. Produto das ações de divulgação empreendidas

É imprescindível que exista a partilha de conhecimentos e experiências, com vista à melhoria e adequação das estratégias utilizadas e ao enriquecimento pessoal e profissional de todas as pessoas envolvidas. Desta forma, este passo contempla a partilha de experiências com outros municípios, a fim de se proporcionar um enriquecimento mútuo, processo este que tem por base um conjunto de indicadores, que devem ser verificados.

No que respeita este produto, o Município de Vila Real promoveu o Encontro de Reflexão Intermunicipal e partilhas de boas práticas no âmbito da incorporação da perspetiva de género à escala local/regional, e esteve presente noutras ações de partilha de boas práticas, a destacar: o Intercâmbio organizado pela Comunidade Intermunicipal do Cávado (Encontro de Reflexão, *Networking* e Boas práticas de Planos para a Igualdade e Não Discriminação da CIM do Cávado), o Encontro de Boas Práticas no âmbito do Plano Municipal para a Igualdade de Boticas e o Encontro de Partilha de Boas Práticas Igualdade e Conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal, promovido pela CIM do Tâmega e Sousa.

Foi produzido e fornecido o documento que demonstra o registo das evidências referentes ao encontro realizado, à partilha de experiências e aprendizagens entre os municípios presentes, bem como outras iniciativas em que se fizeram representar. Posto isto, o critério **Divulgação**, subjacente à avaliação deste produto demonstra uma **pontuação de 4 pontos** (tabela 10).

DIVULGAÇÃO		
Subcritérios	Descrição	Contempla
Identificação de entidades congéneres	Foram identificadas e contactadas outras autarquias para partilha de experiências na implementação de planos para a igualdade?	sim
Encontro com pares	Foi promovido um encontro com uma ou mais autarquias para troca de experiências e validação do processo?	sim
Enriquecimento mútuo	Tendo por base a troca de experiências foram identificadas aprendizagens para os territórios envolvidos no processo?	sim
Validação de boas práticas	Tendo por base a troca de experiências foram identificadas boas práticas que possam ser disseminadas noutros territórios?	sim
Pontuação		4

Tabela 9- Avaliação do critério Divulgação para o Produto das Ações de Divulgação Empreendidas  
(Fonte: Elaboração Própria)



### 3.2. ANÁLISE DOS INDICADORES RELEVANTES PARA A CARACTERIZAÇÃO INTERNA E EXTERNA DO TERRITÓRIO

O Diagnóstico à Realidade Local deve procurar dar resposta ou permitir o preenchimento da Lista de indicadores de políticas de igualdade a nível local (anexo 1 do Aviso Nº POISE –22-2020-03), os quais são elencados a seguir.

**Tabela 10** – Lista de indicadores de políticas de igualdade a nível local  
(Fonte: Elaboração Própria)

INDICADORES	ANÁLISE	
1	Composição do órgão Câmara, por sexo.	verificado
2	Composição do órgão Assembleia Municipal, por sexo.	verificado
3	Diretores Municipais, por sexo, (Direção Superior de 1º grau) / se aplicável.	verificado
4	Diretores de Departamento Municipal, por sexo (Direção intermédia de 1º grau).	verificado
5	Chefes de Divisão Municipal, por sexo, (Direção Intermédia de 2º grau).	verificado
6	Cargos de direção intermédia de 3.º grau ou inferior, por sexo.	verificado
7	Trabalhadores/as, por sexo, por cada Direção, Departamento Municipal, e/ou Divisão Municipal, na Câmara Municipal.	verificado
	a) No SIADAP estão incluídos pelo menos 2 objetivos para a promoção da igualdade entre homens e mulheres, não discriminação e conciliação?	Não verificado
	b) São praticadas pela autarquia medidas conducentes à promoção da vida profissional, familiar e pessoal, designadamente apoios, creches, refeitórios, às famílias e descendentes, etc.?	verificado
	c) É disponibilizada informação sobre estas matérias aos/às funcionários/as através de folhetos, no website ou outro, por exemplo?	verificado
8	d) Adoção de Linguagem Inclusiva nos documentos oficiais da autarquia?	verificado
8	Ganho médio mensal dos/as trabalhadores/as da Câmara Municipal, por sexo, na categoria de Dirigentes.	verificado
9	Ganho médio mensal dos/as trabalhadores/as da Câmara Municipal, por sexo, na categoria de Técnico Superior.	verificado
10	Ganho médio mensal dos/as trabalhadores/as da Câmara Municipal, por sexo, na categoria de assistente técnico.	verificado
11	Ganho médio mensal dos/as trabalhadores/as da Câmara Municipal, por sexo, na categoria de assistente operacional.	verificado
12	Ganho médio mensal dos/as trabalhadores/as da Câmara Municipal, por sexo, na polícia municipal (agentes).	Não se aplica
13	Ganho médio mensal dos/as trabalhadores/as da Câmara Municipal, por sexo, noutras categorias/funções (AEC's; AAAF;).	Não verificado
14	Trabalhadores/as SEM contrato de trabalho em funções públicas, nomeação, ou comissão de serviço, desagregado por sexo (RSI; apoio ao emprego, estágios, contratos a termo, outros se existirem).	verificado
15	Presidentes de Direção, por sexo, nas organizações.	verificado
16	Membros das Direções, por sexo, nas organizações.	verificado
17	Presidentes da Mesa da Assembleia Geral, por sexo, nas organizações.	verificado
18	Membros da Mesa da Assembleia Geral, por sexo, nas organizações.	verificado
19	Diretores/as Técnicos/as das Organizações, por sexo.	verificado



20	Representação de mulheres empregadoras no concelho. Nota: Com base no indicador: Pessoal ao serviço nas empresas, por sexo: total e por situação na profissão – empregador/a, disponibilizado nas seguintes fontes: Fontes: GEP/MTSSS (até 2009)   GEE/MEc (2010 a 2012)   GEP/MSESS, MTSSS (a partir de 2013), PORDATA. 10 Indicador deve ser apresentado em percentagem de mulheres e de homens.	Não possui desagregação por sexo
21	Diferencial entre ganho médio de mulheres e de homens, no concelho. Nota: Trabalhadores por conta de outrem, disponibilizado nas seguintes fontes: Fontes: Cálculo a partir do indicador Ganho médio mensal dos/as trabalhadores/as por conta de outrem por sexo. GEP/MTSSS (até 2009)   GEE/MEc (2010 a 2012)   GEP/MSESS, MTSSS (a partir de 2013), PORDATA.11	verificado
22	Taxa de cobertura de creches e amas.	verificado
23	Taxa de cobertura de Jardins de Infância da Rede Pública	verificado
24	Taxa de cobertura de Centros de Dia	verificado
25	Taxa de cobertura de apoio domiciliário	verificado
26	Taxa de cobertura de lares. Nota: Informação disponível no âmbito da Plataforma Supra Concelhia da Rede Social, na Segurança Social, e/ou na Carta Social ou Diagnóstico Social do concelho. Deve ser indicado ano de referência. Fonte: Rede Social local e distrital	verificado
26.1	Taxa de cobertura de CACI	verificado
27	Nº de estruturas/resposta de atendimento a vítimas de violência contra as mulheres e violência doméstica, no concelho.	verificado
	a) Existência de alguma Rede neste âmbito?	Não verificado
	b) Existência de Protocolo com APAV ou outro?	verificado
	c) Algum projeto específico de apoio, por exemplo, linha de apoio, habitação, apoio aos descendentes, formação, etc.?	verificado
28	Nº de ações de formação promovidas pela autarquia ou em parceria, para prevenção e combate à violência contra mulheres e violência doméstica, que se enquadrem nos objetivos da Estratégia Nacional para a Igualdade e a Não Discriminação (ENIND), Portugal + Igual.	verificado
29	Nº de ações de sensibilização e/ou programas/projetos, promovidos pela autarquia e/ou em parceria, para a prevenção e combate à violência no namoro, ou outras formas de violência de género, dirigidas à comunidade educativa local.	verificado
30	Nº de docentes que frequentaram ações de formação certificada em igualdade de género, nomeadamente, sobre os Guiões Educação, Género e Cidadania, a lecionar no concelho. Nota: Apurar o nº total de docentes a lecionar no concelho, através de informação solicitada aos Agrupamentos Escolares e/ou DGEST.	Não há dados disponíveis
31	Nº de ações de promoção da igualdade e não discriminação, tal como previsto na ENIND, incluídas na oferta de atividades de animação e apoio à família (AAAF), da componente de apoio à família (CAF) e das atividades de enriquecimento curricular (AEC) implementadas pela Autarquia.	Não verificado
32	Estudantes a frequentar cursos científico-humanísticos de ciências e tecnologias.	Dados não segregados por cursos
33	Estudantes a frequentar cursos científico-humanísticos de ciências socioeconómicas.	
34	Estudantes a frequentar cursos científico-humanísticos de línguas e humanidades.	
35	Estudantes a frequentar cursos científico-humanísticos de artes visuais.	
	Estudantes a frequentar cursos profissionais	
	Ensino Superior Politécnico – Estudantes a frequentar as Licenciaturas	verificado
36	Nº de ações de alfabetização e de capacitação para a utilização das TIC, destinadas a mulheres idosas. Fonte: Autarquia	Não verificado
37	Rapazes e raparigas praticantes de desporto escolar. Fonte: Autarquia, com base em informação recolhida junto dos Agrupamentos.	verificado
38	Rapazes/homens e de raparigas/mulheres praticantes de desportos federados. Fonte: Autarquia, com base em informação recolhida junto das Federações desportivas.	verificado

### 3.3. AVALIAÇÃO DA EXECUÇÃO FÍSICA DE CADA MEDIDA DO PMIND

O Plano para a Igualdade e Não-Discriminação de Vila Real definiu 50 medidas para implementar no período de 2022 a 2025, 19 medidas direcionadas para a vertente interna e 31 para a vertente externa.

Para os primeiros 12 meses previa-se a execução de 12 medidas do PMIND de Vila Real (neste caso os primeiros 6 meses – outubro de 2022 a mar de 2023), das quais 7 retratam a vertente interna e 5 remetem para a vertente externa. Primeiramente, importa mencionar que as atividades foram, na sua maioria, concluídas, não se tendo verificado o não cumprimento de nenhuma atividade. Adicionalmente foram antecipadas várias ações e foram realizadas ações que não estavam previstas no plano. É possível ver na tabela abaixo o panorama global da execução física das medidas (tabela 11).

Por forma a assegurar o rigor na análise da persecução das medidas do plano, realizou-se uma apreciação global de cada medida. Nesta perspetiva, foram reunidas as evidências sobre a concretização das ações inerentes a cada medida e, com base nos respetivos indicadores de resultados, procedeu-se à avaliação da execução física das medidas. Com este propósito, foi elaborada uma escala de classificação com 5 categorias:

- a) Executada (E) – categoria atribuída quando os dados reunidos permitem considerar que pelo menos uma das atividades realizadas no âmbito daquela medida cumpre integralmente a totalidade dos indicadores;
- b) Parcialmente Executada (PE) – categoria atribuída quando as evidências reunidas permitem concluir que a medida não foi totalmente concretizada ou se encontra ainda a decorrer;
- c) Executada com Insuficiência de Indicadores (EI) – categoria atribuída quando os dados reunidos indicam que a medida se encontra executada, mas as atividades reportadas não cumprem a totalidade dos indicadores;

- d) Não Executada (NE) – categoria atribuída quando as evidências reunidas permitem concluir que não foi realizada qualquer atividade no âmbito daquela medida;
- e) Ausência de Evidências (AD) – categoria atribuída quando não existem evidências para avaliar a execução da medida.

Neste sentido, considera-se como bem-sucedidas todas as medidas executadas, parcialmente executadas e executadas com insuficiência de dados, uma vez que todas elas abarcam a operacionalização de ações inerentes ao PMIND.

**Tabela 11** – Execução física das medidas previstas no Plano (Fonte: Elaboração Própria)

MEDIDA/AÇÃO	VERT.	EXECUÇÃO	OBS
Elaboração e disseminação do Manifesto para a Igualdade do Município de Vila Real	Interna	PE	Aguarda aprovação
Integração nas Grandes Opções do Plano da dimensão de ação na área de IG e atribuição de orçamento específico integrado no Orçamento Municipal	Interna	E	
Revisão do guia de normas orientadoras para a adoção de linguagem inclusiva	Interna	PE	Em curso
Reformulação de documentos, formulários, impressos e outros à luz da linguagem inclusiva	Interna	PE	Em curso – não prevista
Criação e divulgação de uma conta de email institucional para a área da IG	Interna	E	
Divulgação interna regular, em diferentes suportes e meios de informação, sobre a igualdade de género e a conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal	Interna	PE	Em curso – não prevista
Reforço da comunicação sobre as iniciativas, projetos e ações na área da igualdade de género promovidas pelo município	Interna	E	não prevista
Criação de microsite na página web da autarquia dedicado à IG	Interna	E	
<b>Promoção de políticas da paridade através de recomendações aos dirigentes para:</b> - Constituição de equipas mistas e paritárias em todos os serviços - Constituição preferencial de júris equitativos nos diferentes procedimentos concursais - Seleção preferencial do sexo subrepresentado nas diferentes categorias profissionais	Interna	E	
Criação de procedimento específico para apresentação de sugestões no âmbito da conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal, por parte dos/as colaboradores/as	Interna	PE	Em curso

Criação de prémio anual a atribuir à melhor sugestão e integração da medida na política de recursos humanos do município	Interna	PE	Em curso – não prevista
Semana da Igualdade	Externa	E	não prevista
Dia Municipal da Igualdade	Externa	E	não prevista
Promoção de workshops sobre a temática da IG	externa	PE	Em curso
Realização de ação de sensibilização na área da igualdade de género	externa	PE	Em curso
Desenvolvimento de um programa no âmbito da Estratégia Nacional de Educação para a Cidadania: Biblioteca online (contendo recursos e ligações sobre IG)	externa	PE	Em curso – não prevista
Divulgação de material didático, pedagógico e informativo sobre IG direcionado à comunidade escolar	externa	E	não prevista
Distribuição gratuita de produtos de higiene menstrual na loja social	externa	E	não prevista
Sensibilização da comunidade escolar e das empresas de restauração para adesão à iniciativa	externa	AD	não prevista
Elaboração de guia de recomendações para a integração de linguagem inclusiva e tratamento de informação desagregada por sexo destinado às organizações que atuam no concelho	externa	PE	Em curso – não prevista
Criação de grupo de trabalho para a área IG no âmbito do CLAS1	externa	E	não prevista
Sensibilização para a priorização das vítimas de violência doméstica no acesso ao emprego e integração profissional decorrente do Estatuto da Vítima	externa	AD	não prevista
Referenciação de vítimas de violência doméstica visando manter as respostas, protocolos e procedimentos da RNAVVD.	externa	E	
Monitorização semestral de implementação do plano de ação	externa	E	
Disseminação dos resultados de monitorização e avaliação	externa	E	
Conceção do Plano Comunicacional			complementar
25 de novembro de 2022 – Marcha pela Erradicação da Violência de Género			complementar
Marcha LGBT +			complementar
Inauguração do Espaço Igualdade			complementar
Súmula dos documentos internacionais, comunitários e nacionais que balizam a ação no domínio da igualdade de género			complementar



### 3.4. ANÁLISE SWOT

Com a pretensão de enriquecer o processo de avaliação, foi desenvolvida uma análise SWOT (tabela 12) a fim de destacar e avaliar os aspetos intangíveis do PMIND e sustentar o delineamento de linhas orientadoras, tanto para a adequação estratégica das medidas propostas, de forma a cumprir com o contratualizado, como para planos futuros.

Esta análise consiste na identificação e sintetização das forças (*strengths*), das fraquezas (*weaknesses*), das oportunidades (*opportunities*) e das ameaças (*threats*) para, deste modo, fomentar uma perspetiva global do plano. Esta integra duas componentes, a elaboração dos diferentes produtos e o acompanhamento e operacionalização das medidas.

Tabela 12 – Análise SWOT (Fonte: Elaboração Própria)

FRAQUEZAS	FORÇAS
Os dados vertidos no diagnóstico carecem de maior cuidado e desagregação por sexo	Esforço apreciável no envolvimento dos diferentes atores e parceiros sociais na elaboração dos produtos
Ausência de definição de recursos	Esforço apreciável na articulação com outros municípios para partilha de experiências e boas práticas no âmbito da Igualdade e Não Discriminação
Escassez de recursos humanos e materiais	Operacionalização das medidas com uma taxa superior a 70%
Plano carece de maior robustez	Esforço apreciável no trabalho em rede a nível local (Organizações da Sociedade Civil) Articulação com o CLAS
Centralização da responsabilidade da execução das medidas, fragilizando a sua operacionalização	Esforço apreciável no envolvimento dos diferentes atores e parceiros sociais na monitorização e execução das medidas previstas
Carece de plataformas de comunicação entre Organizações da Sociedade Civil, Ministérios e Município (perda de experiência, recursos e tempo)	Investimento em áreas estratégicas
Necessita de mais dados relativos à caracterização da realidade do território, e desagregados por sexo	Plano para a igualdade amplo e ambicioso.
Ausência de canais de registo de dados desagregados por sexo, relativos à caracterização da realidade do território	Operacionalização da Igualdade em práticas que melhorem a qualidade de vida
Permanência dos níveis de desigualdade social	Centralidade da Igualdade e Não Discriminação na agenda política
Situação económica social	Existência de financiamento específico
Resistências externas (preconceito)	
AMEAÇAS	OPORTUNIDADES



#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS



O presente Relatório de Avaliação objetivou a elaboração de uma apreciação isenta dos primeiros meses de execução do Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação do Município de Vila Real promovendo, assim, um balanço entre o caminho percorrido até ao momento e o caminho por percorrer, potenciando o impacto do plano.

Importa salientar que o **PMIND foi construído com base nas fragilidades e forças vertidas no Diagnóstico**. Este é constituído por **50 medidas planeadas para o quadriénio 2022-2025, entre as quais, 19 remetem para a vertente interna e 31 debruçam-se sobre a vertente externa**. Estas medidas estão alinhadas com os objetivos definidos pela Estratégia Nacional para a Igualdade e a Não Discriminação- Portugal + Igual (ENIND), publicada através da Resolução do Conselho de Ministros 61/2018, e com as metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), constantes da Agenda 2030.

No que respeita à avaliação, denotam-se algumas **fragilidades** na implementação do plano, em particular no período em avaliação. Estas prendem-se **pela necessidade de maior investimento na atualização e recolha de informação estatística**, com desagregação de dados por sexo, relativos à caracterização do município, pela precisão de **maior solidez na elaboração** dos documentos, nomeadamente **do plano**, pela necessidade de **maior robustez e da apresentação dos protocolos e despachos pertinentes em anexo**, e pela **necessidade de alocação de mais recursos humanos** ao processo de implementação e acompanhamento do PMIND, sob risco de não cumprimento dos termos estabelecidos. Consequentemente, é **recomendado** que, de futuro, sejam criadas as condições necessárias para o registo rigoroso e desagregado por sexo de dados geográficos, demográficos, socioeconómicos, de educação e formação, da prática desportiva, da conciliação da vida pessoal com a vida profissional, entre outros. Apela-se também, à alocação de mais recursos humanos à tarefa de execução e acompanhamento do plano, como garante de maior robustez dos documentos, melhor registo de evidências e de um maior impacto transformador no território.

Por sua vez, as **forças do plano debruçam-se no forte investimento nestas matérias**, por parte do Município, observado em diversas vertentes. Por um lado, destacar a **qualidade do diagnóstico e do relatório de execução** elaborados, os quais demonstram níveis elevados de rigor, robustez e cuidado em todas as componentes do documento. Paralelamente, verificou-se que houve a **preocupação e o esforço para envolver todas as pessoas relevantes na elaboração dos produtos**, através das inúmeras estratégias metodológicas executadas, **bem como na execução das ações**. Não menos importante, enfatiza-se que todo este investimento se reflete **na elevada taxa de execução física das medidas previstas para o período em avaliação, assim como na antecipação de medidas não previstas e na realização de medidas complementares**. E, ainda, observou-se um **registo de evidências rico e robusto**, ainda que algumas medidas não apresentem evidências.

Da **avaliação da execução física das medidas do PMIND**, é possível corroborar a conclusão da maioria das atividades previstas, não havendo nenhuma atividade que não tenha sido realizada ou que não esteja já em execução. Verificou-se, também, a **antecipação de várias medidas não previstas e a realização de medidas complementares**.

Numa vertente mais quantitativa, e considerando os critérios previstos no Guia de Apoio à Análise e Validação de Produtos Tangíveis, existem três pré-requisitos fundamentais para uma implementação bem-sucedida dos Planos para a Igualdade, estabelecidos pelo Guia de Apoio à Análise e Validação de Produtos Tangíveis, entre os quais:

1. Compromisso dos/as decisores/as políticos e dos principais atores locais para com o processo de implementação do Plano;
2. Garantia de um modelo de governação transparente e participado desde o diagnóstico até à avaliação do processo;
3. Nomeação de uma equipa que contribua ativamente para a implementação do plano no território da qual fazem parte o Presidente da Câmara Municipal ou Vereador/a com a área da Igualdade, a/o(s) Conselheira/o(s) para Igualdade, dirigentes da Câmara Municipal, representantes de organizações da sociedade civil e outras pessoas ou organizações locais que possam contribuir para a boa implementação do plano.

Neste seguimento, é possível asseverar que o Diagnóstico apresenta uma pontuação de 3,5 pontos, na medida em não estão incluídos todos os indicadores relevantes. O Plano para a Igualdade alcançou uma valoração de 2,67 pontos, uma vez que não é mencionada a validação do plano, da mesma forma em que não são referidas as estratégias metodológicas utilizadas, nem os recursos utilizados. Apesar de mencionados o plano de divulgação e a respetiva acessibilidade, não é mencionada a intenção e/ou necessidade de validação do plano pela EIVL e a apresentação e aprovação em reunião de Câmara e na Assembleia Municipal. Apesar de não mencionado, critério obrigatório, através de consulta ao site conseguiu-se encontrar alguns subcritérios da Boa Governação e Transparência disponíveis, pelo que se optou por valorar com menor ponderação. O Relatório de Execução e o Produto das Ações de Divulgação Empreendidas apresentam uma pontuação de 4 pontos, **pelo que se conclui que os produtos tangíveis em avaliação neste documento reúnem condições para a sua validação, tal como se pode constatar na tabela infra.**

PRODUTO	SUBCRITÉRIO	VALORAÇÃO	MÉDIA DA VALORAÇÃO
DIAGNÓSTICO	Adequabilidade	3	3,5
	Utilidade	4	
PLANO PARA A IGUALDADE	Adequabilidade	3	2,67
	Utilidade	3	
	Boa governação e transparência	2	
RELATÓRIO DE EXECUÇÃO	Adequabilidade da execução	4	4
	Implementação do modelo de governação	4	
PRODUTO DAS AÇÕES DE DIVULGAÇÃO EMPREENDIDAS	Divulgação	4	4

Tabela 13- Validação dos Produtos Tangíveis  
(Fonte: Elaboração Própria)

A **Análise SWOT** permitiu sistematizar as fragilidades e as forças do plano, com respeito aos primeiros seis meses de implementação, e, em simultâneo, permitiu integrar os aspetos intangíveis do processo de avaliação. Neste sentido, percebe-se que existiu um maior **esforço em prol do envolvimento de todas as pessoas e entidades pertinentes na elaboração do plano**, no que toca à recolha, tratamento e elaboração dos diversos produtos, e que o Município possui **várias parcerias e protocolos entre Organizações da**

**Sociedade Civil, Ministérios e Município**, os quais possibilitam um trabalho em rede, mais próximo, promotor da partilha de conhecimentos e boas práticas. Contrariamente, a **escassez de recursos humanos, e de registo de informação estatística** com desagregação dos dados por sexo, afiguram-se como fatores de risco para a elaboração e implementação do plano. Ainda representando um fator de risco, destaca-se a necessidade de criação de plataformas e/ou mecanismos/procedimentos de comunicação mais direta e próxima, e menos burocrática, entre Organizações da Sociedade Civil, Ministérios e Município, por forma a rentabilizar o tempo e os recursos investidos.

Por último, sublinha-se a importância da realização de uma avaliação final, após o termo da implementação do plano, com vista à medição do impacto do mesmo na comunidade, e a refletir sobre as dificuldades sentidas e as aprendizagens decorrentes, e as metas alcançadas, de modo a delinear linhas estratégicas de intervenção e metodológicas para o futuro.



## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agenda 2030. Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. Nações Unidas. Disponível em:

<https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>

Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género- CIG (2009). Igualdade de Género em Portugal. Comissão para a Cidadania e Igualdade de Género.

Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género – CIG (2023). Guia de apoio à análise e validação de produtos tangíveis (revisto). Disponível em: <https://www.cig.gov.pt/wp-content/uploads/2020/02/Anexo-4-Guia-de-apoio-à-análise-e-validação-de-produtos-tang%C3%ADveis.pdf>

Diário da República n.º 86/1976. Constituição da República Portuguesa. Disponível em:

<https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-aprovacao-constituicao/1976-34520775>

Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2018, de 21 de maio. Estratégia Nacional para a Igualdade e a Não Discriminação 2018-2030 «Portugal + Igual». Presidência do Conselho de Ministros. Disponível em: <https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/61-2018-115360036>

Site do Município em: <https://cm-vilareal.pt/>





28  
Amândia

# Plano Municipal de Juventude de Vila Real



Estratégia Local para a Juventude 2023-2027



## DYPALL Network

Autor

Carolina Loureiro

Coordenação

Bruno António

Editor

Mafalda Ferreira

Design Gráfico

António Boto

## Câmara Municipal de Vila Real

Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos

**Presidente**

Alexandre Manuel Mouta Favaio

**Vice Presidente e Vereador para o Pelouro da Juventude**

## Divisão de Educação Desporto e Juventude

David José Pereira Pires

**Chefe dos Serviços Desporto e Juventude**

Susana Isabel da Cunha Guerra Veloso

**Gestora do Plano Municipal da Juventude de Vila Real**

Publicação

DYPALL Network

2023

Rua Teófilo Braga EDF Rubi Sala 1

8500-668

Portimão

## Nota de Abertura



**Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos**  
Presidente

Desde que assumimos a responsabilidade da gestão do Município de Vila Real, apostamos na juventude como garantia de um futuro melhor. Foi um percurso que começou com a redefinição e dinamização do Conselho Municipal de Juventude, percorreu inúmeras iniciativas vocacionadas para esta parte da população, e que passa agora pela elaboração de um Plano Municipal de Juventude.

Este instrumento estratégico será um documento orientador para as várias entidades de Vila Real, realizado em equipa e com vontades que comprometem as entidades que o compõem. A sua elaboração - com entrevistas, partilhas e debates - foi um caminho, que tomará novos rumos sempre que os jovens sentirem que isso é necessário.

É com enorme satisfação apresentamos este documento, que permitirá desenvolver ações mais orientadas para as necessidades dos jovens, através de um melhor planeamento e integração com os diversos setores que concretizam projetos para este importante segmento da população.

Desde 2013 que o Município adotou como lema “ tradição e Futuro”, achamos que era um lema que traduzia a nossa realidade, porque consideramos que temos que preservar e lembrar o que temos, mas ao mesmo tempo queremos projetar novos horizontes para as gerações vindouras.

Vila Real só terá futuro se “chamar” os jovens e as jovens para esse objetivo, através de um conjunto de ações e dinâmicas onde as/os próprias/os se revejam e nos ajudem a fazer o caminho necessário. O trabalho que o Município tem desenvolvido, na minha opinião, têm conseguido esse envolvimento. A criação do Conselho Municipal da Juventude, faz com que os problemas e as sugestões no âmbito da juventude sejam debatidos de forma clara, permitindo ao Município acolher e desenvolver um conjunto de ações/sugestões que nos permitam ter um rumo.

Foi precisamente de uma proposta saída do Conselho Municipal da Juventude, no âmbito do Orçamento Participativo jovem, que se iniciou a construção deste documento que vai ser estratégico na área da juventude – O Plano Municipal para a Juventude.

Do meu ponto de vista, é documento inovador, agregador e orientador das políticas de Juventude no Concelho de Vila Real.

Aqui está compilado tudo o que de bom já se faz no Município nesta área, como o programa [empreende@villa.jovem](mailto:empreende@villa.jovem), medalha de Mérito Juvenil, a mostra da Juventude, o programa “linha F” direcionado às nossas freguesias, descentralizando um pouco mais, o poder de decisão e motivando os jovens mais afastados do centro urbano, a apresentar projetos.

A elaboração deste Plano foi participada, foram incorporadas várias sugestões, que robusteceu este documento e permite-me afirmar que os vários agentes do nosso concelho estão atentos e numa perspetiva de cooperação com o Município ajudam-nos a construir.

Quero agradecer a prestimosa colaboração de todas as instituições que se envolveram neste documento e que sempre mostraram disponibilidade para colaborar.

Termino como comecei, este concelho é tradição e é futuro, é assim que eu vejo a minha prática autárquica, projetar sempre melhor com ideias novas e desafios novos não esquecendo o que já temos e que tanto valorizamos!

## Nota de Abertura



**Alexandre Manuel Mouta Favaio**

Vice Presidente e Vereador para o Pelouro da Juventude



## Sumário Executivo

Este é um documento de orientação estratégica para o Município de Vila Real e para a juventude Vila Realense que reflete a recolha de um conjunto alargado de recomendações e propostas, obtido através de um processo de consulta aos jovens do concelho, bem como a técnicos e outros intervenientes com responsabilidades em matéria de juventude.

Em termos metodológicos foram selecionadas 8 áreas estratégicas a intervir, com vista à respetiva identificação dos eixos e objetivos, num horizonte temporal definido a 5 anos, nomeadamente 2023-2027.

Este Plano contempla uma caracterização do território das áreas de políticas públicas identificadas durante o processo de co-construção do Plano Municipal de Juventude - PMJ, permitindo melhor compreender a realidade local, recorrendo a análise de dados estatísticos e ao mapeamento de projetos e programas já existentes.

Posteriormente segue-se a apresentação do processo de desenvolvimento do PMJ, onde as diferentes etapas são caracterizadas, permitindo conhecer a metodologia aplicada, os diferentes atores envolvidos e os instrumentos e momentos de auscultação dos diversos públicos-alvo.

Foi essencial a criação de um ambiente facilitador de diálogo aberto e uma dialética de participação ativa, reforçando os princípios adoptados de concertação e o fortalecimento dos processos democráticos, aproximando os jovens dos processos de tomada de decisão. Foram envolvidos mais de 70 atores locais e cerca de 1000 jovens, que alimentaram este documento através da partilha das suas preocupações e potenciais medidas e soluções, demonstrando assim que uma ação pensada e coordenada aumenta o sentimento de pertença e a proximidade entre cidadãos jovens e decisores políticos.

O produto aqui apresentado reúne 8 áreas de políticas públicas, organizadas por eixos de intervenção e objetivos estratégicos, demonstrando as prioridades, incluindo ainda uma dimensão transversal de "Informação & Comunicação" que apresenta linhas orientadoras e comuns a todas as dimensões e medidas a serem implementadas.

# Índice

<b>Nota de abertura</b>	1
<b>Sumário executivo</b>	3
<b>Enquadramento do PMJ</b>	7
- Contexto	7
- Objetivos e Resultados	8

---

<b>Caracterização do território</b>	9
-Caracterização da População Jovem	9
-Participação Cidadã e cidadania global	10
-Educação, formação e ciência	13
-Emprego, empreendedorismo e inovação	15
-Cultura, desporto e lazer	18
-Ambiente e sustentabilidade	21
-Saúde e qualidade de vida	22
-Habitação, mobilidade e emancipação	24
-Associativismo e voluntariado	26

---

<b>Processo de construção do PMJ</b>	28
- Metodologia	28
- Entidades envolvidas	29

---

<b>Principais resultados</b>	30
- Auscultações	30
- Inquéritos	31

---

<b>O Plano Estratégico</b>	33
- Dimensão Estratégica e prioridades	34
- Dimensão Transversal	42
- Dimensão Operacional	44

---

<b>Considerações finais</b>	47
-----------------------------	----



## Índice de Figuras

<b>Figura 1.</b> Caracterização dos momentos de auscultação presenciais e seus participantes	30
<b>Figura 2.</b> Caracterização dos inquiridos do questionário dirigido a profissionais com intervenção na área da juventude	31
<b>Figura 3:</b> Caracterização dos inquiridos do questionário dirigido à juventude local	32

## Índice de Gráficos

<b>Gráfico 1.</b> População residente em Portugal e no concelho de Vila Real, segundo os Censos por grupo etário.	9
<b>Gráfico 2.</b> Taxa de abstenção nas eleições para o Parlamento Europeu por concelho, em 2019.	11
<b>Gráfico 3.</b> Taxa de abstenção nas eleições para a Presidência da República por concelho, em 2021.	11
<b>Gráfico 4.</b> Taxa de abstenção nas eleições para as Autarquias Locais por concelho, em 2021.	12
<b>Gráfico 5.</b> Taxa de abstenção nas eleições para a Assembleia da República por concelho, em 2022.	12
<b>Gráfico 6.</b> Taxa de retenção e desistência no ensino secundário: total, por modalidade de ensino e ano de escolaridade.	13
<b>Gráfico 7.</b> Alunos matriculados no ensino superior, total e por tipo de ensino, em 2001, 2012 e 2022.	14
<b>Gráfico 8.</b> Sociedades não financeiras por setor de atividade económica	15
<b>Gráfico 9.</b> População ativa (N.º) no concelho de Vila Real à data dos Censos 2021, por grupo etário.	16
<b>Gráfico 10.</b> População desempregada (N.º) no Concelho de Vila Real o à data dos Censos 2021, por grupo etário e condição perante o trabalho (Desempregado)	17
<b>Gráfico 11.</b> Habitantes por pessoal médico ao serviço nos centros de saúde (2001-2012)	23
<b>Gráfico 12.</b> Feridos e mortos em acidentes de viação e peões atropelados.	23

## Índice de Tabelas

<b>Tabela 1.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA	34
<b>Tabela 2.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para EDUCAÇÃO, FORMAÇÃO E CIÊNCIA	35
<b>Tabela 3.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para EMPREGO E EMPREENDEDORISMO	36
<b>Tabela 4.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE	37
<b>Tabela 5.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para HABITAÇÃO, MOBILIDADE E EMANCIPAÇÃO	38
<b>Tabela 6.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para CULTURA, ESPORTE E LAZER	39
<b>Tabela 7.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para ASSOCIATIVISMO E VOLUNTARIADO	40
<b>Tabela 8.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para PARTICIPAÇÃO CIDADÃ E CIDADANIA	41
<b>Tabela 9.</b> Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para COMUNICAÇÃO & INFORMAÇÃO	43

# Enquadramento do PMJ

## Contexto

2022, ano no qual se deu início à construção do Plano Municipal de Juventude do Município de Vila Real - PMJ, ficou marcado por um conjunto de iniciativas, nacionais e europeias, que contribuíram para o desenvolvimento do processo.

Foi o ano escolhido pelo Conselho da Europa para implementar a campanha "Democracia Aqui e Agora" que assumia como áreas-chave de ação aprender sobre e para a democracia, apoiar e reconhecer estruturas e novas formas de participação juvenil, incluindo um ambiente propício para a sociedade civil juvenil, reconhecendo assim a urgência de revitalizar a democracia e fortalecer a confiança mútua entre os jovens e as instituições e processos democráticos.

A par desta campanha, neste ano celebrou-se ainda, o Ano Europeu da Juventude da União Europeia que surgiu enquanto resposta às dificuldades vivenciadas por jovens durante a pandemia da COVID-19, tendo como propósito evidenciar a importância da juventude europeia para a construção de um futuro melhor - mais ecológico, mais inclusivo e digital.

A nível nacional, foi ainda lançado o REALIZA - II Plano Nacional de Juventude, um instrumento político de coordenação intersectorial da política de juventude em Portugal que tem como principal objetivo reforçar a concretização dos direitos dos jovens, promovendo a sua emancipação e desenvolvimento pessoal, tanto a nível económico, como social. Este serviu também como base de trabalho e enquadramento para o documento que agora aqui se apresenta.

O processo de construção do PMJ, é uma manifesta vontade do executivo de Vila Real em aumentar a participação ativa dos jovens nos processos democráticos, reconhecendo a sua importância no presente e para o futuro do território e de uma sociedade mais inclusiva e representativa.

A DYPALL Network, Developing Youth Participation at the Local Level, surge como entidade experiente, idónea e facilitadora das diferentes fases de construção, assegurando a utilização de metodologias participativas e a cooperação dos diferentes intervenientes. A sua missão passa por defender e promover a criação de mecanismos efetivos e sustentáveis de envolvimento de jovens nos processos de tomada de decisão e a cooperação entre diferentes atores locais para o desenvolvimento de estratégias de ação, para a criação de relações de confiança e de trabalho entre estes.

A combinação de todos os fatores descritos garantiu, assim, a implementação de um processo de criação e co-construção mais significativo e de proximidade, envolvendo entidades públicas e privadas com responsabilidade em matéria de juventude e os jovens do território, resultando na estratégia orientadora para a criação de políticas públicas locais que se apresenta.



# Enquadramento do PMJ

## Objetivos e Resultados

Seguindo aquela que tem sido a tendência no panorama nacional, o Município de Vila Real assumiu o compromisso de dar ainda mais relevância à juventude e garantir o seu envolvimento e influência nos processos de tomada de decisão locais. As características deste território bem como da sua população jovem, evidenciadas com maior detalhe adiante, justificam uma atenção diferenciada e demonstram a necessidade de estratégias específicas para a Juventude deste concelho.

Neste sentido foram desenvolvidos um leque de objetivos a alcançar durante a implementação deste processo:

- Desenvolver e incrementar políticas da juventude, com e para jovens, adequadas à realidade;
- Desenvolver e potencializar a cooperação com associações (juvenis, culturais e desportivas) e grupos informais de jovens;
- Apoiar o movimento e o desenvolvimento do associativismo juvenil local e das entidades com trabalho na área da juventude;
- Dotar o Conselho Municipal de Juventude de Vila Real de ferramentas, apoiando desenvolvimento e monitorização da implementação deste plano estratégico;
- Promover uma cidadania ativa e participativa da juventude local.

Durante o processo de co-construção do PMJ promoveu-se a articulação e cooperação de vários intervenientes, reforçando a adequabilidade da oferta e serviços para jovens às suas reais necessidades e características, além de promover a responsabilização dos jovens no desenvolvimento e implementação de estratégias que lhes concernem.

Este plano irá igualmente possibilitar uma comunicação mais próxima e conhecimento mútuo dos intervenientes nas diferentes áreas, potenciando o aproveitamento mais eficaz dos diferentes recursos e planos de ação no âmbito da juventude. Tendo em conta, não só as dificuldades, mas também as oportunidades que existem na região, a partilha de recursos e estratégias para aproveitar todo o potencial que a região oferece surge como fundamental para o sucesso deste processo.

Além disso, durante as diferentes fases de implementação foi promovido:

- Um processo de capacitação dos jovens participantes e das entidades envolvidas;
- A criação de sinergias e desenvolvimento de projetos;
- O aumento do impacto das políticas de juventude no território;
- A criação de um documento estratégico e de ação representativo para o trabalho em rede na área de juventude.

## Caracterização do território

O Município de Vila Real é um território da região do Douro, constituído por 20 freguesias e ocupa uma área total de 378,8 km<sup>2</sup> com uma densidade populacional de 131 habitantes por km<sup>2</sup>.

Situa-se a Norte de Portugal, no distrito de Vila Real, sendo a cidade de Vila Real a capital de distrito. Distancia-se a cerca de 100 km do Porto e a 400 km de Lisboa, limitado a norte pelos municípios de Ribeira de Pena e de Vila Pouca de Aguiar, a leste por Sabrosa, a sul pelo Peso da Régua, a sudoeste por Santa Marta de Penaguião, a oeste por Amarante e a noroeste por Mondim de Basto.



## Caracterização da população jovem

Com uma população total, em 2021, de 49 571 habitantes dos quais 5180 têm entre 15 e 24 anos de idade e 4 718 têm entre 25 e 34 anos - representando cada grupo cerca de 10% de jovens relativamente à população total. A percentagem de jovens com menos de 15 anos é de 12,0%.

O Município de Vila Real tem assistido a uma diminuição de população jovem (-2,9 p.p. 2011-2021) seguindo a tendência do país, que na última década (2011-2021), registou um decréscimo populacional em todas estas faixas etárias, tendo sido os jovens com idades entre os 25 e os 34 anos aqueles para os quais se observou o maior decréscimo, com uma taxa de -33,0%. A faixa etária dos 15 aos 24 anos também sofreu um decréscimo, mas bastante inferior, de apenas -8,1%.

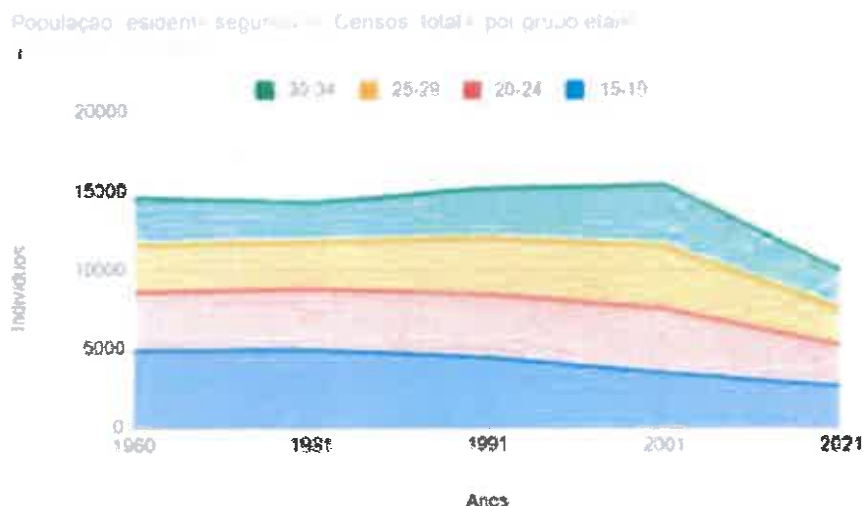


Gráfico 1: População residente no concelho de Vila Real, segundo os Censos por grupo etário. Fontes de Dados: INE - X, XII, XIII, XIV, XV e XVI Recenseamentos Gerais da População. Fonte: PORDATA Última actualização: 2022-12-02 - Quebra de série em 2011.

## Caracterização do território

A taxa de natalidade é de 6,6 bebés por 1 000 habitantes, apresentando uma tendência de diminuição, assim como um valor inferior à taxa bruta de natalidade nacional (7,7%). (A proporção em Vila Real de nascimentos nados-vivos em mulheres com idade inferior a 34 anos (59,5% 2021) é inferior à da Região Norte (65,9%) e à do Continente (66,2%). )

A idade média da população residente no concelho de Vila Real, em 2021, era de 46,2 anos, menos jovem que a média em Portugal que era de 45,4 anos. No Município de Vila Real, no ano de 2021, a população estrangeira com estatuto legal de residente estrangeiro constituía apenas 2,10% (1 041 habitantes) da população total do município, face à média do país de 6,75%.

### Participação cidadã e cidadania global

Os eleitores do concelho de Vila Real têm menor taxa de abstenção, quando comparado com a distribuição nacional, nas eleições ao Parlamento Europeu (2019; Nacional 69,3%, Vila Real 65,5%) assim como nas eleições à Presidência da República (2021; Nacional 60,8%, Vila Real 56,3%), ainda que superiores a 50%.

Os valores inferiores à média nacional também se verificou no que concerne as eleições Autárquicas (2021; Nacional 46,4%, Vila Real 39,8%) e Assembleia da República (2022; Nacional 48,6%, Vila Real 41,1%), sendo estes inferiores a 50%.



26

# Caracterização do território

## Caracterização do território

Taxa de abstenção nas eleições para o Parlamento Europeu  
INDICADOR 1: Taxa de abstenção



*Handwritten signature*

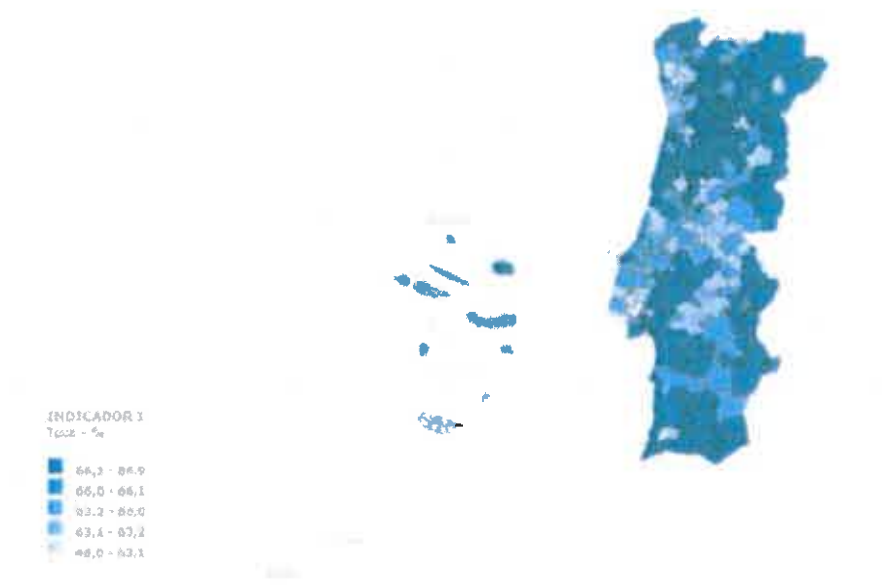


Gráfico 2: Taxa de abstenção nas eleições para o Parlamento Europeu por concelho, em 2019. Fontes de Dados: SGMAI - Base de Dados do Recenseamento Eleitoral (eleitores) | Escrutínio Provisório (votantes). Fonte: PORDATA; Última actualização: 2019-07-04

Taxa de abstenção nas eleições para a Presidência da República  
INDICADOR 1: Taxa de abstenção

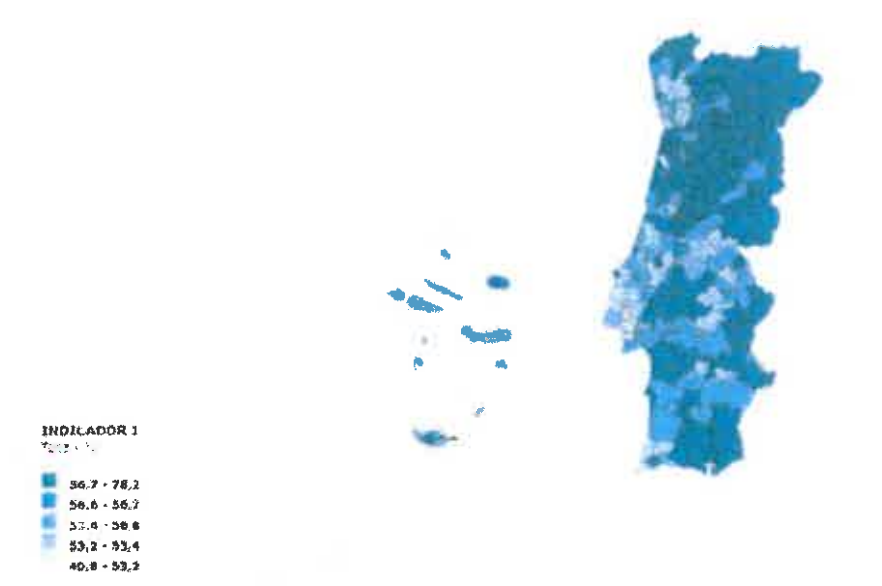


Gráfico 3: Taxa de abstenção nas eleições para a Presidência da República por concelho, em 2021. Fontes de Dados: SGMAI - Base de Dados do Recenseamento Eleitoral (eleitores) | Escrutínio Provisório (votantes). Fonte: PORDATA; Última actualização: 2021-03-10

# Caracterização do território



Gráfico 4. Taxa de abstenção nas eleições para as Autarquias Locais por concelho, em 2021. Fontes de Dados: SGMAI - Base de Dados do Recenseamento Eleitoral (eleitores) | Escrutínio Provisório (votantes). Fonte: PORDATA; Última actualização: 2021-11-25



Gráfico 5. Taxa de abstenção nas eleições para a Assembleia da República por concelho, em 2022. Fontes de Dados: SGMAI - Base de Dados do Recenseamento Eleitoral (eleitores) | Escrutínio Provisório (votantes). Fonte: PORDATA; Última actualização: 2022-03-28



# Caracterização do território

## Educação, formação e ciência

O concelho de Vila Real, em 2021, dispõe de 28 estabelecimentos de ensino pré-escolar; 18 de ensino básico 1º ciclo, 3 de ensino básico 2º ciclo, 5 de ensino básico 3º ciclo e 5 estabelecimentos de ensino secundário. Os estabelecimentos de educação e ensino obrigatório encontram-se divididos por dois agrupamentos de escolas.

O Ensino Profissional no concelho é assegurado por cinco instituições, com 406 alunos no ano letivo 2018/2019 representando 15,5% da totalidade dos alunos inscritos no ensino secundário, metade do valor referente ao Norte (29,6%) e a Portugal (29%).

Existem ainda cursos de aprendizagem (formação profissional) para jovens com o 9º ano de escolaridade, que não tenham concluído o Ensino Secundário, e que não tenham atingido os 25 anos, assim como a oferta de cursos de educação e formação e cursos de especialização tecnológica (CET), lecionados pelo IEFP.

A taxa de retenção e desistência no ensino secundário (2021: Ensino secundário 5,7%; Cursos gerais 4,6%; Cursos tecnológicos e profissionais 9,1%) tem seguido a tendência nacional na última década de diminuição, sempre inferior à taxa média nacional. No entanto, no último ano (2021) sofreu uma ligeira subida apenas nos cursos tecnológicos e profissionais, acima da média nacional.

Taxa de retenção e desistência no ensino secundário: total, por modalidade de ensino e ano de escolaridade

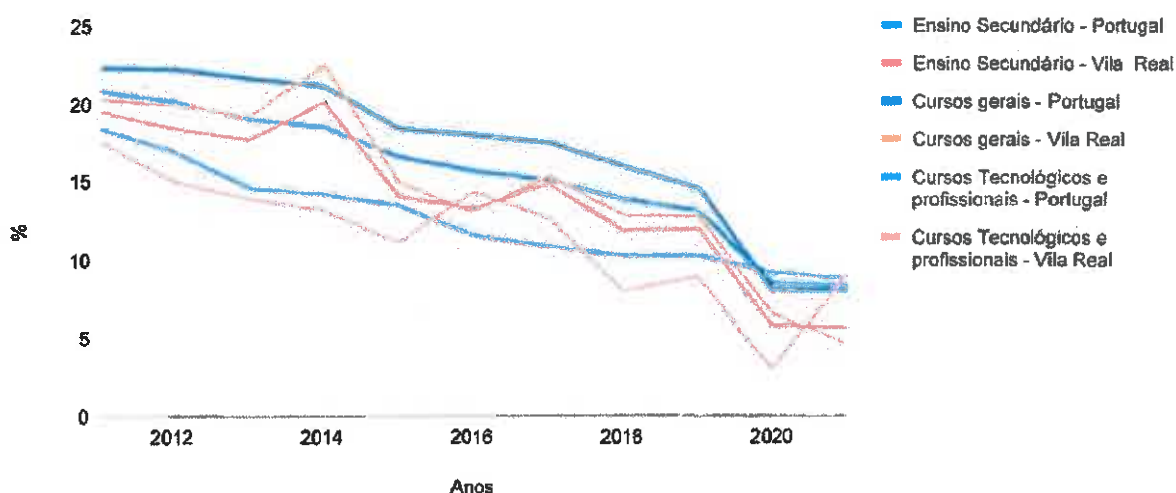


Gráfico 6: Taxa de retenção e desistência no ensino secundário: total, por modalidade de ensino e ano de escolaridade. Fontes de Dados: DGEEC/ME-MCTES - Recenseamento Escolar. Fonte: PORDATA; Última actualização: 2022-09-06

## Caracterização do território

Vila Real oferece aos seus jovens também opções de ensino superior público, a UTAD - Universidade de Trás os Montes e Alto Douro, com um instituto politécnico e quatro estabelecimentos de ensino universitário. Em 2022, 7910 jovens residentes no concelho de Vila Real estão a frequentar o ensino superior público, 7303 em ensino universitário e 607 em ensino politécnico.

Alunos matriculados no ensino superior: total e por tipo de ensino

Interfusão - Vila Real

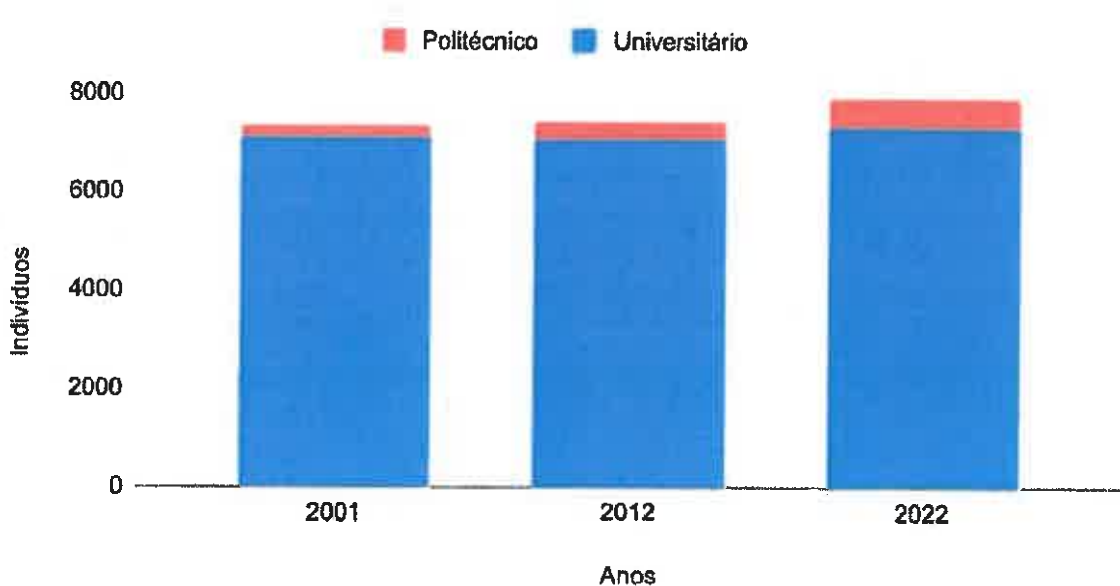


Gráfico 7: Alunos matriculados no ensino superior: total e por tipo de ensino; Fontes de Dados: DGEEC/ME-MCTES - DIMAS/RAIDES; Fonte: PORDATA; Última actualização: 2022-10-21

O ensino das artes está assegurado na região por coletividades, associações, escolas de dança e música, sendo a instituição com mais alunos o Conservatório Regional de Música de Vila Real.

A população residente no concelho de Vila Real com o ensino superior completo, em 2021, era de 10724 habitantes, com prevalência do grau de licenciatura, especialmente nas áreas da educação, ciências empresariais, administração e direito; engenharia, indústrias transformadoras e construção; e saúde e proteção social.

O Município de Vila Real viu aprovada a candidatura apresentada, em outubro 2022, para acreditação Erasmus+, na qualidade de entidade coordenadora de consórcio de mobilidade na ação chave 1 Ensino Escolar. Esta acreditação tem três objetivos primordiais visando o envolvimento das escolas, dos seus professores, do pessoal não docente e dos seus discentes como atores principais, mas também dos diferentes equipamentos municipais que têm serviço educativo. Desta forma, pretende-se proporcionar a participação em projetos de mobilidade europeia a quem trabalha nas escolas e com os serviços educativos dos equipamentos municipais, apoiar as escolas na melhoria da qualidade dos respetivos Projetos Educativos e, por último, contribuir para a melhoria da qualificação dos jovens, professores, agentes educativos e técnicos do território.

*Handwritten mark*

# Caracterização do território

## Emprego, empreendedorismo e inovação

É um território cujo tecido económico se caracteriza por um sector terciário forte, destacando-se no comércio por grosso e a retalho. O tecido empresarial apresenta também com relevância os sectores da construção, alojamento, restauração e similares, assim como atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares.

*Handwritten signature*

### Sociedades não financeiras por setor de atividade económica



Gráfico 8: Sociedades não financeiras por setor de atividade económica; Fontes de Dados: INE - Sistema de Contas Integradas das Empresas; Fonte: PORDATA; Última actualização: 2022-04-12

As empresas do concelho usufruem de serviços de uma comunidade científica e tecnológica, local e regional, e de um ensino universitário e profissional, criando condições favoráveis à competitividade e inovação. Conta igualmente com duas áreas industriais, o Parque de Ciência e Tecnologia de Vila Real - Regia Douro Park e a Zona Industrial de Vila Real/Zona Industrial de Constantim.

Existe um índice positivo de natalidade empresarial, sendo que 10,6% das empresas na agricultura, indústria ou serviços, são recém-criadas em 2020. Também a taxa de mortalidade das empresas mostrou um declínio face a 2009, tendo caído quase 3 p.p.

O universo de empresas individuais era, em 2020, de 5066, representando 73,7% do tecido empresarial não financeiro do concelho. As quatro maiores empresas empregam 9,8%.

## Caracterização do território

### População ativa (N.º) no concelho de Vila Real (à data dos Censos 2021) por Grupo etário

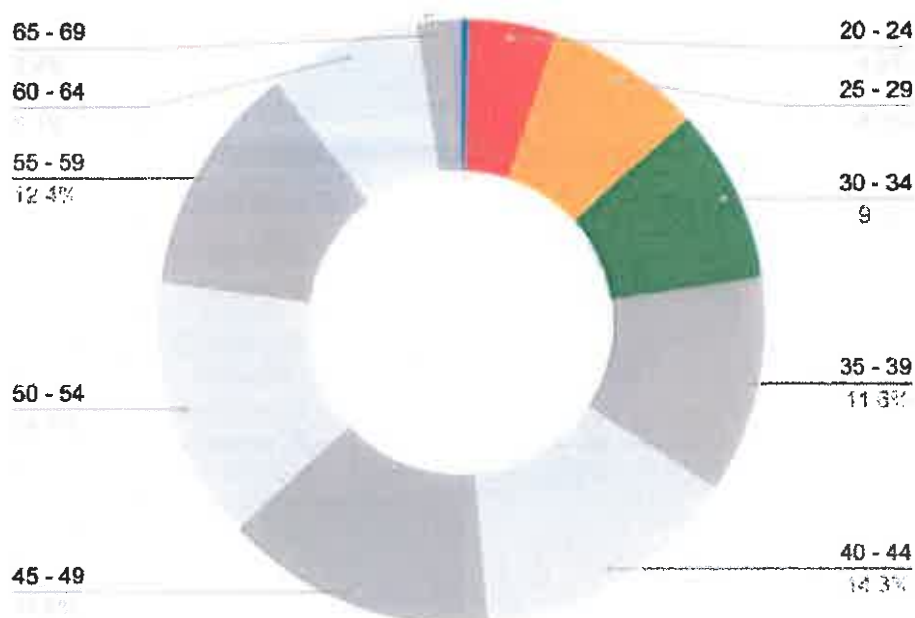


Gráfico 9: População ativa (N.º) no concelho de Vila Real à data dos Censos 2021, por grupo etário. Fonte Decenal - INE, Recenseamento da população e habitação - Censos 2021; Atualização 2022-11-23

A população ativa jovem, com idades compreendidas entre os 15 e os 34 anos, corresponde em Vila Real, a 5143 habitantes, cerca de 22,5% do total da população ativa.

A remuneração base média mensal dos trabalhadores por conta de outrem, em 2019, era de 884,7€, com o sector da Indústria, construção, energia e água com remuneração média mensal mais elevada (910,2€) e o sector da agricultura, produção animal, caça, silvicultura e pesca com o valor médio mais baixo (669,3€).



## Caracterização do território

População desempregada (N.º) no Concelho de Vila Real (à data dos Censos 2021) por Grupo etário e Condição perante o trabalho (Desempregado)

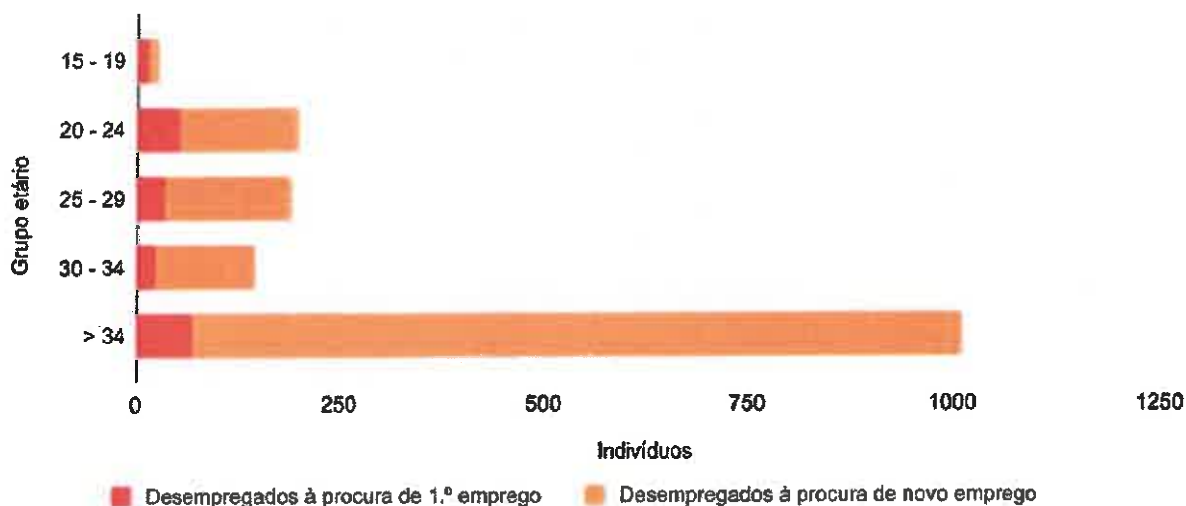
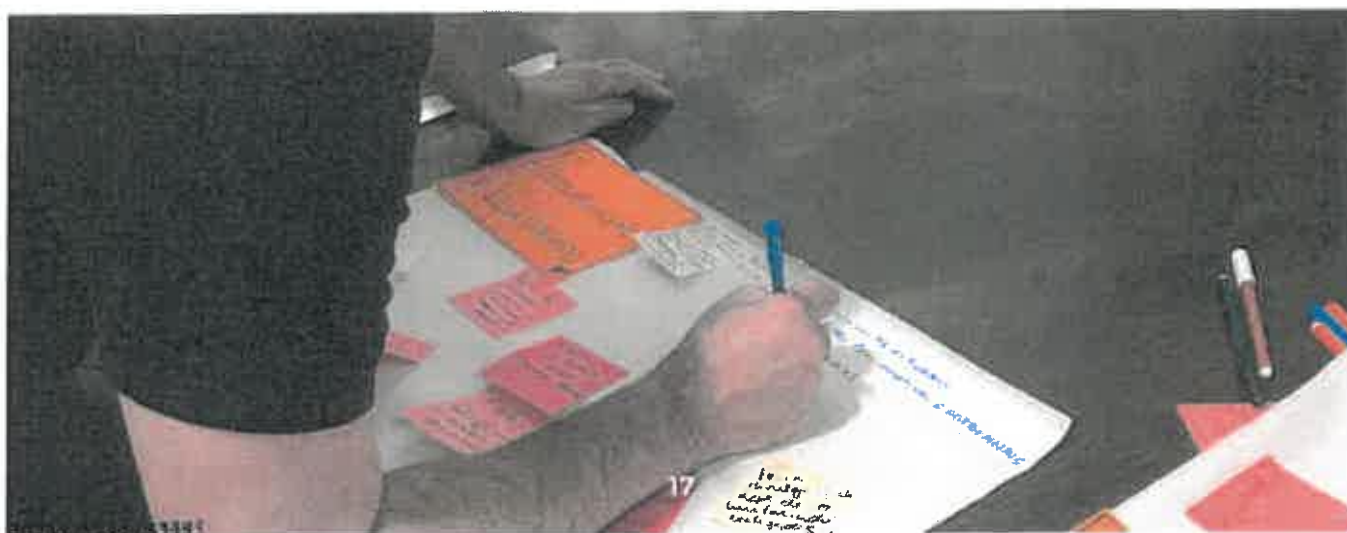


Gráfico 10: População desempregada (N.º) no Concelho de Vila Real à data dos Censos 2021, por grupo etário e condição perante o trabalho (Desempregado); Decenal. Fonte: INE, Recenseamento da população e habitação - Censos 2021; última atualização: 23/11/2022

Relativamente aos dados do Censos 2021, acerca da população desempregada jovem, é de referir que em 2021, a maioria dos desempregados à procura do primeiro emprego eram jovens até aos 34 anos. O desemprego jovem (população com idades compreendidas entre 15 e os 34 anos) representa 35,8% (566 habitantes) do total do desemprego no concelho de Vila Real (1579 habitantes).





# Caracterização do território

## Cultura, Desporto e Lazer

A Câmara Municipal de Vila Real elaborou recentemente o Plano Estratégico Municipal de Cultura - Vila Real 2030, com quatro grandes objetivos estratégicos: a política cultural, a educação, o património e a cidadania.

Os equipamentos culturais disponíveis são: Arquivo Distrital e Municipal de Vila Real, as Bibliotecas da UTAD e Municipal Dr. Júlio Teixeira, o Centro de Ciência de Vila Real, um Cinema localizado num centro comercial, o Conservatório Regional de Música de Vila Real, a Fundação Casa de Mateus, Museu da Vila Velha, Museu de Arqueologia e Numismática de Vila Real, Museu de Geologia Fernando Real, Museu do Som e da Imagem, Museu Etnográfico de Vila Real, e o Teatro Municipal de Vila Real.

Os Monumentos Nacionais classificados em Vila Real são a Igreja de São Domingos, o Santuário de Panóias, a Torre de Quintela, o Palácio de Mateus e a Capela de São Brás. A localização geográfica e os excelentes acessos permitem que Vila Real seja uma base exploratória da natureza e património de toda a zona Norte do país. A localização central no Norte, as paisagens únicas da Região Demarcada do Douro e as encostas exuberantes das Serras do Alvão e do Marão, são fatores que influenciam o rápido crescimento do setor do turismo no município. Também são dinamizadores de turismo e cultura os grandes eventos como o Circuito Automóvel de Vila Real, o Festival Rock Nordeste, a programação do Conservatório Regional de Música de Vila Real e o Festival Douro Jazz, do Teatro de Vila Real. De 2004 a 2020, aconteceram mais de 2800 eventos de música e mais de 1000 peças de teatro, totalizando 5981 eventos das mais variadas tipologias. Na região do Douro, o Douro Creative Hub identificou 171 (38,9% do total para a região do Douro) projetos ou empresas da área criativa sediados em Vila Real, em 2019.

Para a Câmara Municipal de Vila Real os clubes, as associações desportivas e outras entidades relacionadas com a atividade desportiva desempenham uma importante e meritória função social, contribuição para o desenvolvimento do desporto, assim como para o lazer e ocupação dos tempos livres das camadas mais jovens e das socialmente mais desfavorecidas. Foi constituído o Conselho Municipal de Desporto de Vila Real, que promove a aproximação dos munícipes aos decisores políticos, colaborando para o desenvolvimento sustentado e a implementação de políticas desportivas de acordo com a vontade, os meios, a racionalidade de aplicação dos recursos e o empenho, quer dos dirigentes associativos quer dos responsáveis municipais.

O Pavilhão dos Desportos de Vila Real assume-se como uma das mais importantes infraestruturas do concelho e região, um lugar importante para a prática desportiva em geral. É uma moderna infraestrutura que veio ampliar a possibilidade de realização em Vila Real de várias atividades de carácter desportivo e de outros eventos com carácter multifacetado.

## Caracterização do território

A Mostra do Desporto, é um evento promovido pelo município de Vila Real para, além de potenciar o Pavilhão de Desportos, promover e dar a conhecer o que de melhor fazem as coletividades e Associações desportivas locais. Este evento engloba ainda a Gala do Desporto; a Gala "Bilas d'Ouro", que premeia atletas, técnicos, dirigentes, juizes e coletividades das várias associações desportivas distritais de Vila Real; as "Master Classes", mostras desportivas com atividades diversas; e conferências alusivas ao desporto e atividades físicas.

O Centro de Marcha e Corrida de Vila Real, é um projeto do Município em parceria com a Associação de Atletismo de Vila Real. Trata-se de um projeto que está inserido no Programa Nacional de Marcha e Corrida, desenvolvido pelo Instituto do Desporto e Juventude de Portugal, pela Federação Portuguesa de Atletismo, pela Faculdade de Desporto da Universidade do Porto.

O Município de Vila Real, disponibiliza ainda 5 outros espaços, três deles otimizados para a prática de futsal em relva artificial, um espaço que para além do futsal, está completamente equipado com 2 campos de basquetebol, com marcações próprias para a prática da maioria dos desportos indoor e um espaço exclusivo para os amantes do basquetebol. Também disponibiliza uma unidade de Piscinas Municipais cobertas.

O Parque Corgo na Cidade de Vila Real, situa-se nas margens do rio que lhe dá nome, e tem uma área de cerca de 33 hectares. Está ligado ao Parque Florestal, e em profunda comunhão com a natureza e fuga da vida citadina, convida à prática desportiva e a hábitos de vida saudáveis. Realizam-se aqui eventos desportivos conferindo-lhe dinâmica e movimento num espaço transdisciplinar para variados desportos e atividades. Este projeto tem o apoio de várias Academias, Ginásios, Clubes e Associações do Concelho.



## Caracterização do território

O programa diabetes em Movimento, é um programa comunitário de exercício para pessoas com diabetes tipo 2. Este programa de intervenção comunitária é desenvolvido pelo Programa Nacional de atividades Física., e a sua implementação na cidade de Vila Real resulta de uma parceria entre a UTAD, a Câmara Municipal de Vila Real, o Serviço Nacional de Saúde, a direção Geral da Saúde, através do programa Nacional para a promoção da atividade física e do programa Nacional para os diabetes.

O Município de Vila Real dinamiza ainda Campos de Férias, designados por "Verão em Movimento" para auxiliar Pais e Encarregados de Educação na ocupação os tempos livres das suas crianças e jovens em período de férias escolares.

O Município de Vila Real é reconhecido desde 2016 como Município Amigo do Desporto, uma iniciativa da Associação Portuguesa de Gestão do Desporto (APOGESD), com o apoio institucional da Secretaria de Estado da Juventude e Desporto, que distingue, anualmente, os municípios que através dos seus projetos, programas, ações, parcerias e atividades, desenvolvem e fomentam o desporto nos seus concelhos.

O Programa "Município Amigo do Desporto" constitui um grupo de boas práticas de benchmarking e de formação em relação ao modelo de intervenção dos municípios nas práticas de atividades físicas e no desenvolvimento desportivo assim como dos resultados obtidos pelos municípios portugueses. Trata-se também, de um sistema de reconhecimento público de boas práticas, através da atribuição do Galardão "MUNICÍPIO AMIGO DO DESPORTO. O Município de Vila real, já detém o galardão de Platina, desde 2022, esta distinção serve de estímulo para a autarquia continuar a trabalhar na implementação de medidas de apoio à prática desportiva que, desde a primeira hora, têm merecido um lugar de destaque no âmbito das políticas municipais, nomeadamente através da requalificação e disponibilização de infraestruturas desportivas, do apoio ao associativismo local, assim como da organização de competições e torneios.





# Caracterização do território

## Ambiente e Sustentabilidade

O Município de Vila Real promove, anualmente, a Semana do Ambiente, com um vasto programa dedicado às várias vertentes de sensibilização com enfoque nas parcerias, artes, cultura, lazer e património natural.

O Centro de Ciência de Vila Real procura contribuir localmente para despertar o interesse pelas ciências naturais, promover o espírito científico e criativo e contribuir para incentivar o espírito de cidadania face ao mundo natural que nos rodeia. O Centro de Ciência disponibiliza às escolas e aos docentes um programa de atividades diversificado para todo o público escolar, desde o pré-escolar até ao ensino secundário e proporcionam uma abordagem a vários temas relacionados com as áreas curriculares, permitindo desta forma a consolidação do conhecimento.

O Festival Internacional de Imagem de Natureza (FIIN) é também um projeto criado pelo Centro de Ciência Viva, a Câmara Municipal de Vila Real, a Agência de Ecologia Urbana e o Teatro de Vila Real, para a sensibilização da sociedade para preservar o património natural do planeta, conjugando as artes (cinema, fotografia, desenho) e o conhecimento.

O Município de Vila Real e diversas entidades parceiras de relevo na região, são promotoras do projeto "Para cá do Marão embalagens não!" que pretende promover a Economia Circular no setor das embalagens de bebidas de plásticos e latas assente na política dos 5 R's - repensar, reduzir, reutilizar, reciclar e recusar.



# Caracterização do território

## Saúde e Qualidade de Vida

De acordo com o Perfil Local de Saúde 2018, a esperança de vida à nascença dos residentes de Vila Real (81,6 anos no triénio 2015-2017) tem aumentado, sendo igual à da Região Norte (RN) e superior à do Continente.

Nos determinantes da saúde, verifica-se que a proporção de inscritos nos Cuidados de Saúde Primários em 2018, com diagnóstico ativo por abuso de tabaco, abuso crónico do álcool e abuso de drogas é superior no sexo masculino, relativamente ao sexo feminino, o que não se verifica para o excesso de peso, semelhante em ambos os sexos. Todos os valores do ACeS são inferiores aos da RN, à exceção do abuso crónico do álcool, que apresenta valores superiores aos registados na RN e no Continente para ambos os sexos.

O Município de Vila Real tem vindo a desenvolver diversas iniciativas em prol da promoção da qualidade de vida e do bem-estar das comunidades. A promoção da saúde rege-se por princípios de cooperação intersectorial, solidariedade, equidade e sustentabilidade, assente num trabalho em parceria, em prol de melhores resultados e benefícios a favor das populações. São exemplo disso os programas: Corrida Sem Limites; Projeto “Medicina Vai”; Prevenção Primária do Cancro da Pele; Comemoração do Dia Mundial contra o Cancro; Dia mundial da trissomia 21; Dia Nacional do Doente com AVC; Dia Mundial da Prematuridade, entre outras.

O MUNICÍPIO de Vila Real associou-se à Rede Portuguesa de Cidades Saudáveis que é uma associação de municípios que tem como missão apoiar a divulgação, implementação e desenvolvimento do projeto Cidades Saudáveis nos municípios que pretendam assumir a promoção da saúde como uma prioridade da agenda dos decisores políticos.

Apesar de se verificar uma diminuição do número de habitantes por médico, a população de Vila Real tem tido (de 1999 a 2012) ao seu dispor menos pressão nos centros de saúde (98,3 habitantes por médico) que a generalidade da população de Portugal Continental (1410 habitantes por médico).





# Caracterização do território

Habitantes por médico ao serviço nos centros de saúde (2001-2012)

Rácio

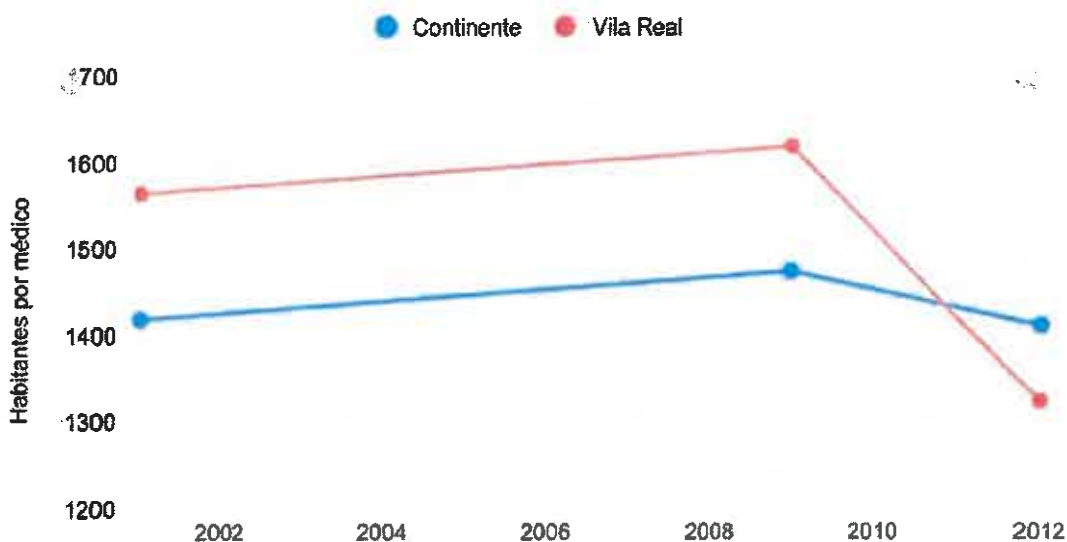
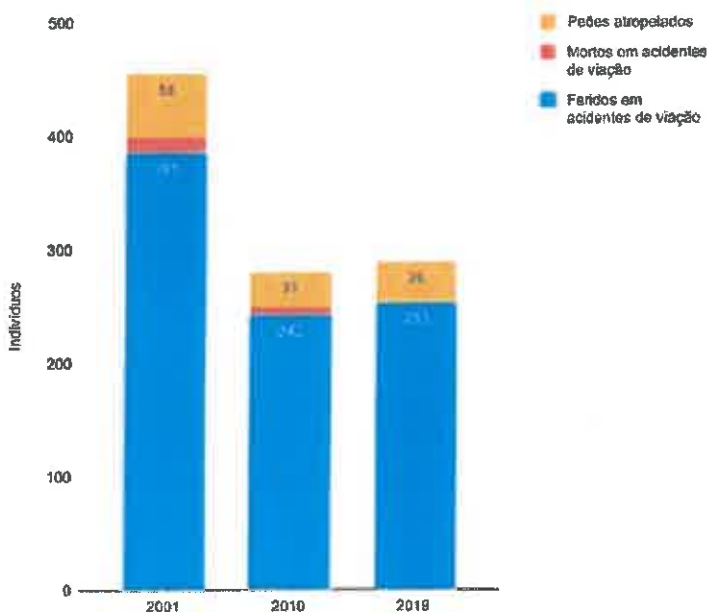


Gráfico 11: Habitantes por pessoal médico ao serviço nos centros de saúde (2001-2012); Fontes de Dados: INE - Estimativas Anuais da População Residente. Fonte dos dados: INE | DGS/MS - Inquérito aos Centros de Saúde; Fonte: PORDATA; Última actualização: 2022-08-22

A taxa de criminalidade mostra uma tendência de redução apresentando, em 2021, um valor de 23,4‰ tendo reduzido em 3,8‰ na última década, e ficando ainda abaixo do valor registado na RN (24,2‰) e ao do Continente (28,1‰).

Feridos e mortos em acidentes de viação e peões atropelados

Indivíduos



Relativamente à segurança rodoviária anual, os dados mostram que houve uma diminuição de entre 2001 e 2010, e uma estabilização na última década relativamente ao número de feridos em acidentes de viação e peões atropelados. O número de mortos em acidentes de viação mantém a tendência de diminuição nos últimos 20 anos, tendo-se verificado em 2019 3 óbitos por acidente de viação.

Gráfico 12: Feridos e mortos em acidentes de viação e peões atropelados. Fontes de Dados: ANSR/MAI; Fonte: PORDATA; Última actualização: 2021-04-30

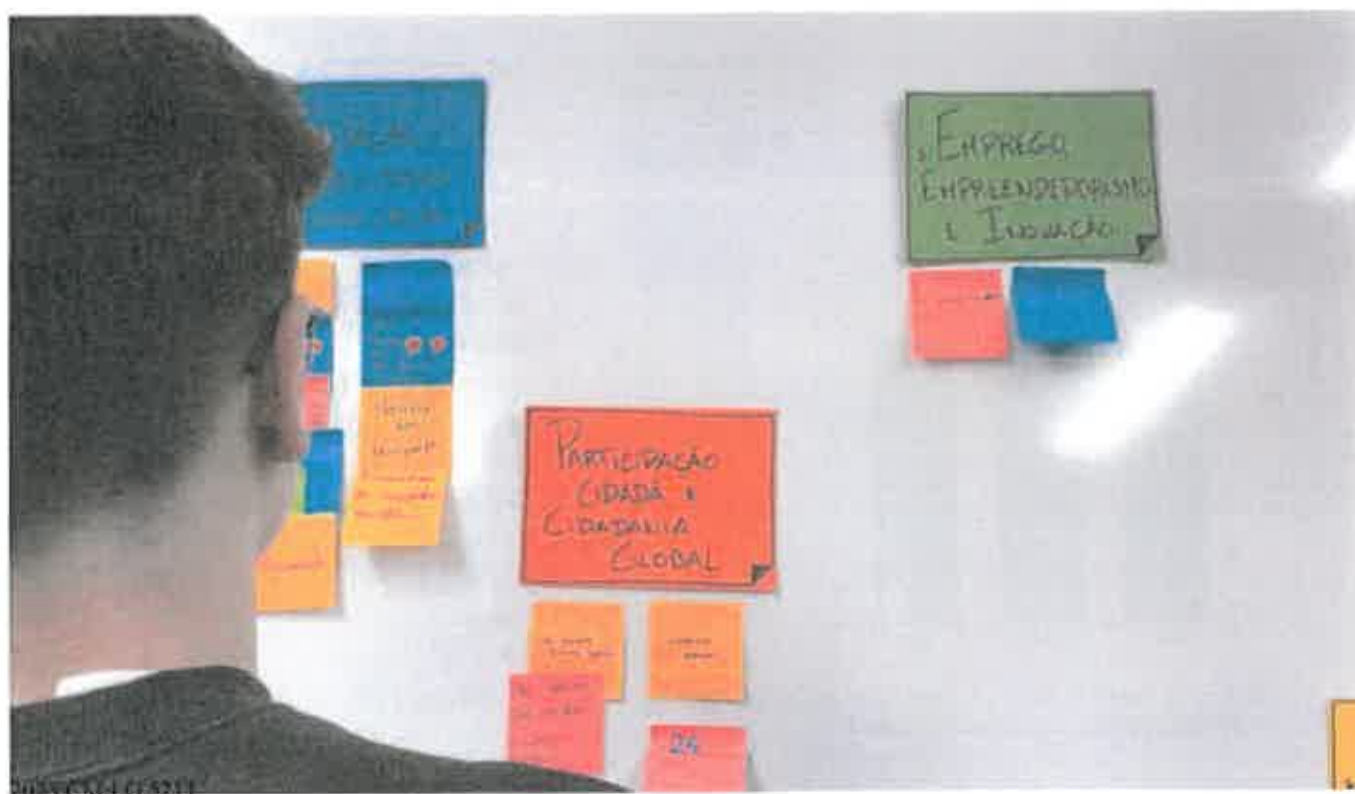
# Caracterização do território

## Habitação, Mobilidade e Emancipação

Em termos de transportes, o município é servido pela estrada nacional N2, o itinerário principal IP4 e um cruzamento de autoestradas A4 e A24, facilitando os acessos à cidade do Porto, Chave, Bragança e Lamego. Em termos de ferrovia, o município é servido pela linha do Douro, com a estação mais próxima da cidade de Vila Real no Peso da Régua, a 30 km de distância, com ligações à linha do Minho, e às cidades do Braga, Guimarães, Porto, Vigo, Coimbra, Lisboa e Algarve.

A cidade conta com transporte rodoviário citadino e municipal. Conta também com várias ligações de autocarro de frequência diárias para Chaves, Braga, Porto e Lisboa. Está a uma hora do aeroporto internacional Francisco Sá Carneiro e do Porto de Mar de Leixões. É servido pelo Aeródromo Municipal de Vila Real, com ligações a Bragança, Viseu, Cascais e Portimão. Conta também com diversos percursos pedestres devidamente sinalizados e a ecopista construída sob a antiga linha férrea do Corgo.

A proporção de população residente que sai do concelho, por motivos de estudo ou trabalho noutra unidade territorial, (movimentos pendulares), em 2021, era de 9,52%, muito acima da média da região Norte, de 1,35%. No entanto, também a população que trabalha ou estuda na unidade territorial residindo noutra unidade territorial, ou seja aquela que entra no concelho, era em 2021 de 15,14%, também muito superior à média da região Norte, de 0,76%.



## Caracterização do território

Relativamente aos habitantes que de 2019 a 2021 mudaram a sua residência para o concelho de Vila Real, representam 5,93% da população residente, mais de 4,3 p.p. que a média da região Norte.

A cidade de Vila Real expandiu-se na última década, descentralizando-se novos equipamentos e serviços públicos que se instalaram fora dos limites iniciais da cidade, permitindo o alargamento de outras infraestruturas públicas, quer de índole cultural quer residencial.

De acordo com o PEDU, com análise de dados de 2011 relativos ao local de trabalho, estudo ou residência permite identificar os padrões de mobilidade da população no que se refere às deslocações casa-escola e casa-trabalho, as quais representam uma parte significativa das viagens geradas diariamente no concelho de Vila Real, concluindo-se que os residentes do concelho trabalham (87%) e estudam (96%) maioritariamente no território concelhio, quer seja na freguesia onde residem ou noutra freguesia do concelho. A análise dos movimentos Pendulares Intraconcelhios, permite identificar o transporte individual (em automóvel) como o principal modo de transporte utilizado para os motivos "Trabalho" e "Escola", identificando-se no entanto um claro potencial para aumentar a utilização do modo "a pé", sobretudo nas freguesias da Cidade, onde as distâncias são reduzidas e os declives razoáveis em várias zonas.

Relativamente à habitação, no concelho de Vila Real, segundo os últimos censos de 2021 existiam um total de 57678 alojamentos, sendo 48176 de residência habitual. É referido que estariam vagos, para venda ou aluguer e outros casos, cerca de 5263 habitações. Dos 8732 fogos arrendados mais de metade destes são arrendados a preços entre 100 e 399,99€.



# Caracterização do território

## Associativismo e Voluntariado

O concelho de Vila Real é rico em associações culturais e recreativas. No início dos anos 90, a então cooperativa do Centro Cultural Regional de Vila Real contava com mais de 150 colectividades, entre ranchos folclóricos seniores e infantis, tunas, zés-pereiras, bandas de música e grupos de teatro. O movimento associativo teve sempre uma expressão relevante na vida cultural e desportiva do concelho, sendo que em 2021 contabilizava 122 associações culturais e/ou recreativas sediadas no concelho de Vila Real, seja nas aldeias com os diversos ranchos folclóricos, grupos de bombos, grupos de cantares, que existem por todo o território, seja na cidade, com o mais variado tipo de projetos.

O associativismo representa um mecanismo de participação ativa e cívica, que possibilita o acesso a novas oportunidades culturais, formativas, desportivas, ambientais, recreativas, religiosas ou outras, cruciais para o processo formativo e para a ocupação dos tempos livres dos jovens. Existem de momento 31 associações juvenis registadas no RNAJ - Registo Nacional do Associativismo Juvenil.

Reconhecida a necessidade de um espaço dinâmico que, para além de difundir informação e proporcionar formação, possibilite uma articulação contínua e atualizada entre a necessidade de trabalho voluntário e a vontade de exercer voluntariado, foi criado o Banco Local de Voluntariado de Vila Real, que surge no âmbito de uma parceria entre a Câmara Municipal de Vila Real e o Conselho Nacional de Promoção para o Voluntariado (CNPV). É um local de encontro privilegiado entre as pessoas que desejam ser voluntárias e as organizações promotoras de Voluntariado. Promove formação estruturada e contínua a pessoas que desenvolvem ou pretendem desenvolver trabalho voluntário, e disponibiliza informação e documentação sobre a temática Voluntariado a nível local, regional, nacional e internacional e desenvolve Projetos de Voluntariado próprios.

O Município de Vila Real é um dos membros fundadores da Rede Nacional de Municípios Amigos da Juventude, que se apresenta como um espaço privilegiado para a definição e debate das Políticas de Juventude de base local. Desde 2013 muitos têm sido os projetos apresentados pelo Município de Vila Real, em articulação com o Conselho Municipal de Juventude, com o objetivo de dar voz aos jovens. Empreende@Villa.Jovem, Jovem Autarca, Medalha Municipal de Mérito juvenil, "Linha F" e Orçamento Participativo Jovem, são alguns exemplos de projetos já implementados pela autarquia, que continuará a manter as políticas de juventude como um eixo central da sua ação governativa, alimentada por um diálogo permanente com as associações juvenis, dando espaço para a socialização, integração, capacitação e apoio ao empreendedorismo.



## Caracterização do território

Destacar a realização anual do Mês da Juventude, um período de celebração da população jovem com um programa diversificado de atividades, com o compromisso de solidificar e dar robustez às iniciativas e projetos já existentes e continuar a inovar e a apresentar novas propostas. No leque de opções destacam-se alguns projetos bem conhecidos dos jovens locais como a Gala Miss e Mister Escola Vila Real, Juventude&Eco, Arte na Rua e o Bila Jovem solidário. A Mostra da Juventude, organizada durante este período, constitui-se como um momento de divulgação e promoção das atividades desenvolvidas pelas associações juvenis e grupos informais de jovens do concelho de Vila Real.

O Município de Vila Real faz ainda parte da rede de Rede de Multiplicadores de Informação aos Jovens Eurodesk em Portugal, que disponibiliza serviços de informação para a juventude e pessoas que com esta trabalhem sobre oportunidades nos domínios da educação, da formação e da juventude na Europa, e sobre o envolvimento dos jovens em atividades europeias.

Em 2021, foi ainda atribuído o selo de qualidade pela Agência Nacional Erasmus+ Juventude/Desporto e Corpo Europeu de Solidariedade, certificando que a Câmara Municipal de Vila Real é uma organização capaz de proporcionar as condições necessárias para que jovens participem em atividades de solidariedade, permitindo assim aceder a oportunidade de financiamento no âmbito do programa. No ano de 2022, foi aprovado e desenvolvido um projeto solidário, implementado durante os meses de junho a agosto, contando com a participação de jovens Vila Realenses.





# Processo de construção do PMJ

## Metodologia

O desenvolvimento do PMJ de Vila Real baseou-se num processo de construção colaborativo envolvendo a população jovem do concelho e dos atores e intervenientes com responsabilidade em matérias de juventude, tanto do setor público como privado.

Numa primeira fase de preparação, que decorreu no período de Abril e Maio, apresentaram-se as diferentes fases de implementação e ajustou-se a metodologia e ferramentas a aplicar ao contexto local. Considerou-se que um dos princípios deste plano seria a criação de espaços de diálogo aberto e de proximidade e que potenciassesem o estabelecimento de sinergias entre os interlocutores. Nesta etapa inicial foram ainda definidos as áreas de intervenção do plano, 8 no total, apresentadas na dimensão estratégica deste documento.

Nos diferentes momentos de consulta foram adotados métodos de educação não formal, fomentando a partilha dos desafios vivenciados pela população jovem e o debate e reflexão sobre respostas e medidas que respondessem aos mesmos.

De forma a alargar o universo de atores envolvidos, recorreu-se a diferentes formatos e instrumentos de auscultação, ajustados aos objetivos e públicos-alvo. Assim sendo, no início do mês de Junho foi lançado um inquérito online para profissionais de juventude, no qual, de acordo com as suas áreas de intervenção, foram mapeadas as principais problemáticas e ações e medidas a implementar.

As sessões de auscultação à juventude local decorreram em dois momentos distintos, no final do mês de Maio e Setembro, realizadas numa ótica de capacitação e empoderamento, tornando os jovens os atores principais deste Plano. Estes encontros permitiram aproximar ainda o poder local do público-alvo e aumentar o sentimento de apropriação e pertença do processo.

Após a análise de resultados, foram apresentadas as principais conclusões e devolvidas aos diferentes intervenientes. A população jovem, mais uma vez, desempenhou um papel fundamental ao indicar quais as áreas e respetivos objetivos mais prioritários, um dado essencial para o desenho do plano de ação. Paralelamente foi endereçado aos demais intervenientes um instrumento de recolha de ações, já em execução, mapeando, assim medidas e programas locais que contribuem para a efetivação das dimensões estratégicas.

No decorrer das diversas fases e auscultações, identificou-se, ainda, uma área transversal ao PMJ - Comunicação & Informação, que resulta num leque de orientações comuns às diferentes linhas de ação.

Em suma e dada a transectorialidade desta estratégia de políticas públicas, o executivo camarário, os serviços de Desporto e Juventude e respetivas divisões foram envolvidas, assumindo este como um compromisso coletivo do Município de Vila Real para com a sua juventude.

# Processo de construção do PMJ

## Entidades envolvidas

- ACDT
- ACeS Douro 1
- Agrupamento de Escolas
  - Colégio João Paulo II - Pólo Vila Real
  - Esc. Secundária Camilo Castelo Branco
  - Escola Profissional Agostinho Roseta
  - Escola Profissional do Nervir
  - Escola Secundária S. Pedro
  - Diogo Cão e Morgado Mateus
- Associação de estudantes das Escolas do Concelho de Vila Real
- Associação de Paralisia Cerebral de Vila Real
- ANAFS
- ANN
- APEEADC
- ARCVR- Associação Regional de Ciclismo de Vila Real
- ARS Norte
- Associação Andebol Vila Real
- Associação Balance Opportunity
- Associação Cultural e Desportiva de Valnogueiras
- Associação de Modelismo de Vila Real
- Associação de Pais Agrupamento de Escolas Diogo Cão
- Associação de Pais do CRMVR,
- Associação de Pais e Encarregados de Educação do Associação Desenvolvimento de Justes
- Associação de Paralisia Cerebral de Vila Real
- Associação Promotora Circuito Internacional de Vila Real
- Associação Promotora do Barro Preto de Bisalhaes
- ATV R
- Banda Sinfónica Transmontana
- CCR Arrabães
- Centro de karate de vila real
- Centro Desportivo e Cultural da Campeã
- Centro Distrital da Segurança Social de Vila Real
- Centro Social e Paroquial de Valnogueiras
- Clube Krav Maga Vila Real
- Colégio João Paulo II
- Confraria do Covilhete
- Corpo Nacional de Escutas da Junta Regional de Vila Real, agrupamentos:
  - Campeã
  - Mateus
- N.º Sr.ª Conceição
- S. Pedro
- Sé
- Conselho Municipal da Educação
- Conselho Municipal do Desporto
- Conselho Municipal da Juventude
- Grupo de Zés Pereiras os Trovadores da Raia
- Grupo Desportivo de São Cibrão
- IEFP - Instituto de Emprego e Formação Profissional de Vila Real
- IPDJ - Instituto Português do Desporto e da Juventude .
- Juntas de Freguesia:
  - Aباças,
  - Andrães,
  - Arroios,
  - Campeã,
  - Lordelo,
  - Folhadela,
  - Guiães
  - Mateus,
  - Mondrões
  - Parada de Cunhos,
  - Torgueda,
  - União de freguesias de Adoufe/Vilarinho da Samardã
  - União de Freguesias de Borbela/lamas de Olo,
  - União das Freguesias de Constantim/Vale de Nogueiras,
  - União de Freguesias de Mouços/Lamares,
  - União das Freguesias de Nogueira/Ermida
  - União das Freguesias de Pena, Quintã e Vila Cova,
  - União das Freguesias de S. Tomé do Castelo/Justes,
  - Vila Marim
  - Vila Real
- Ministério Administração Interna
- Missão Casulo, Yoga & Companhias
- Nuclisol - Jean Piaget de Vila Real
- Tuna Recreativa e Musical de Bisalhães
- União de Associação Pais de Vila Real
- Universe Posture
- Universidade de Trás os Montes e Alto Douro

## Principais resultados

Este documento estratégico é o resultado da análise dos contributos de diferentes intervenientes do território com responsabilidade em matéria de juventude e jovens locais. Implementaram-se, tal como planeado, diferentes momentos e instrumentos de auscultação, tanto presenciais como online, garantindo uma participação mais alargada e ajustada aos diferentes grupos alvo. Este processo de consulta permitiu ainda envolver e dar visibilidade à construção do plano, aumentando o sentimento de pertença e compromisso de todos os intervenientes, num total de **1064** participantes.

### Auscultações

As consultas presenciais a jovens e outros atores relevantes do território decorreram em diferentes momentos e pretenderam aferir a visão e perspetiva dos mesmos relativamente ao seu município, mapeando aspectos positivos no território bem como obstáculos que a juventude vilarealense enfrenta. Os participantes destes momentos de partilha e reflexão foram ainda convidados a apresentar propostas e medidas que pudessem responder aos desafios identificados.

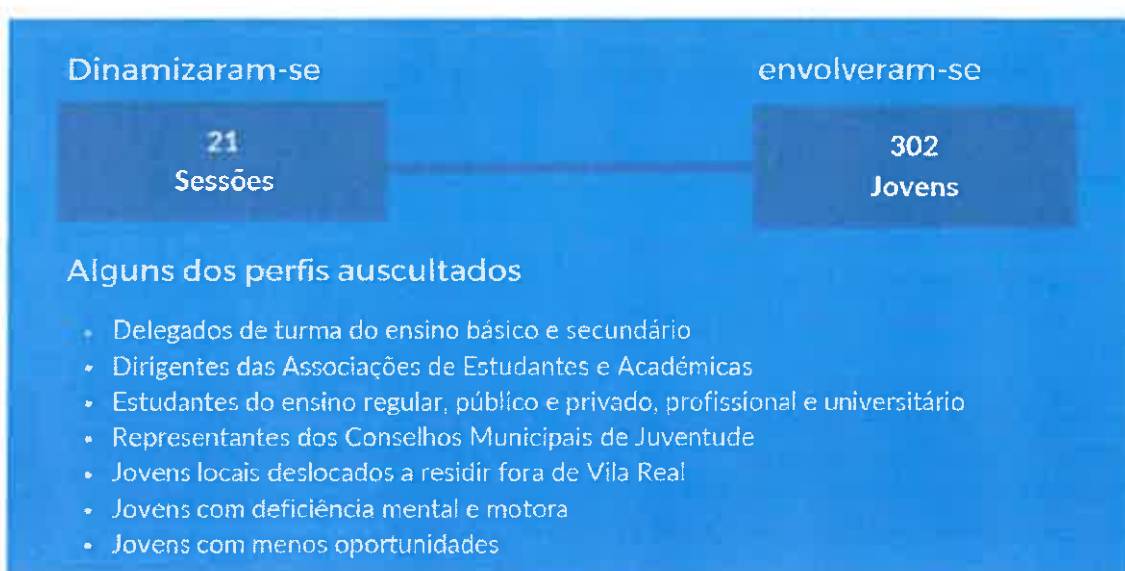


Figura 1: Caracterização dos momentos de auscultação presenciais e seus participantes

Atendendo à complexidade dos temas em auscultação e ao distanciamento que habitualmente os jovens apresentam perante a análise de questões relacionadas com a identificação de problemas e propostas de melhoria, foram utilizadas metodologias de educação não-formal na dinamização de todo este processo. Garantindo ainda que jovens a residir fora do concelho pudessem contribuir através da sua participação numa sessão online.

Como resultado desta consulta, foi possível reunir e mapear inúmeros desafios e propostas para as 8 áreas de políticas públicas previamente mapeadas, evidenciando ainda a importância da "Comunicação & Informação". Esta área foi assim incluída no PMJ, e pela sua transversalidade, é entendida como fundamental para uma melhor implementação da estratégia garantindo que a juventude é conhecedora dos que temas que à mesma lhe dizem respeito.

# Principais resultados

## Inquéritos

No processo de construção do PMJ foram aplicados dois questionários a diferentes grupos alvo, técnicos e dirigentes associativos e juventude local, em fases diferentes e com objetivos distintos.

O inquérito dirigido a **profissionais com intervenção na área da juventude** foi disseminado no início de junho de 2022, e pretendia recolher aquelas que são os principais desafios e potenciais propostas para as 8 áreas de política pública e 1 área transversal. Este instrumento, de resposta aberta, possibilitava aos inquiridos expressarem as suas preocupações nas matérias mais próximas da sua intervenção, sugerindo medidas que respondessem às necessidades indicadas.

## O questionário contou com a participação de

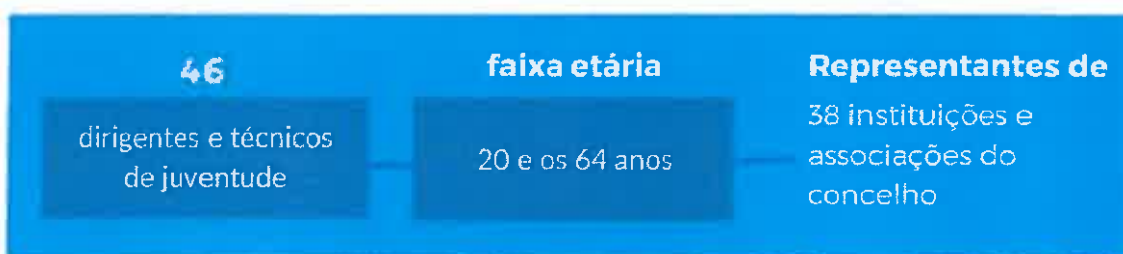


Figura 2: Caracterização dos inquiridos do questionário dirigido a profissionais com intervenção na área da juventude

Esta análise dos resultados permitiu mapear as maiores preocupações dos inquiridos enquanto agentes facilitadores e essenciais para o fortalecimento de políticas acessíveis e inclusivas na capacitação de jovens cidadãos ativos e participativos. Nas diferentes áreas de intervenção foi possível identificar ainda potenciais medidas e ações concretas que pudessem responder as necessidades elencadas, agregando experiências e conhecimentos nos temas, do território e da realidade da juventude.

O questionário aplicado à juventude foi desenhado para permitir que esta indicasse quais as dimensões estratégicas e objetivos mais prioritários de acordo com a sua visão. A ferramenta apresentava-se com uma linguagem de fácil compreensão e próxima dos jovens, de resposta fechada e de rápido preenchimento, simplificando o seu acesso e possibilitando que um maior número de respostas. Esta abordagem assegurou que um elevado número de jovens pudessem não só ter um primeiro contacto com o processo de construção do PMJ (84,1% dos inquiridos não esteve envolvido em fases prévias) mas que também pudessem contribuir e tornar esta estratégia e respetivo plano de ação mais representativa e inclusiva.

## Principais resultados

A adesão ao inquérito foi um sucesso, contando com a participação de

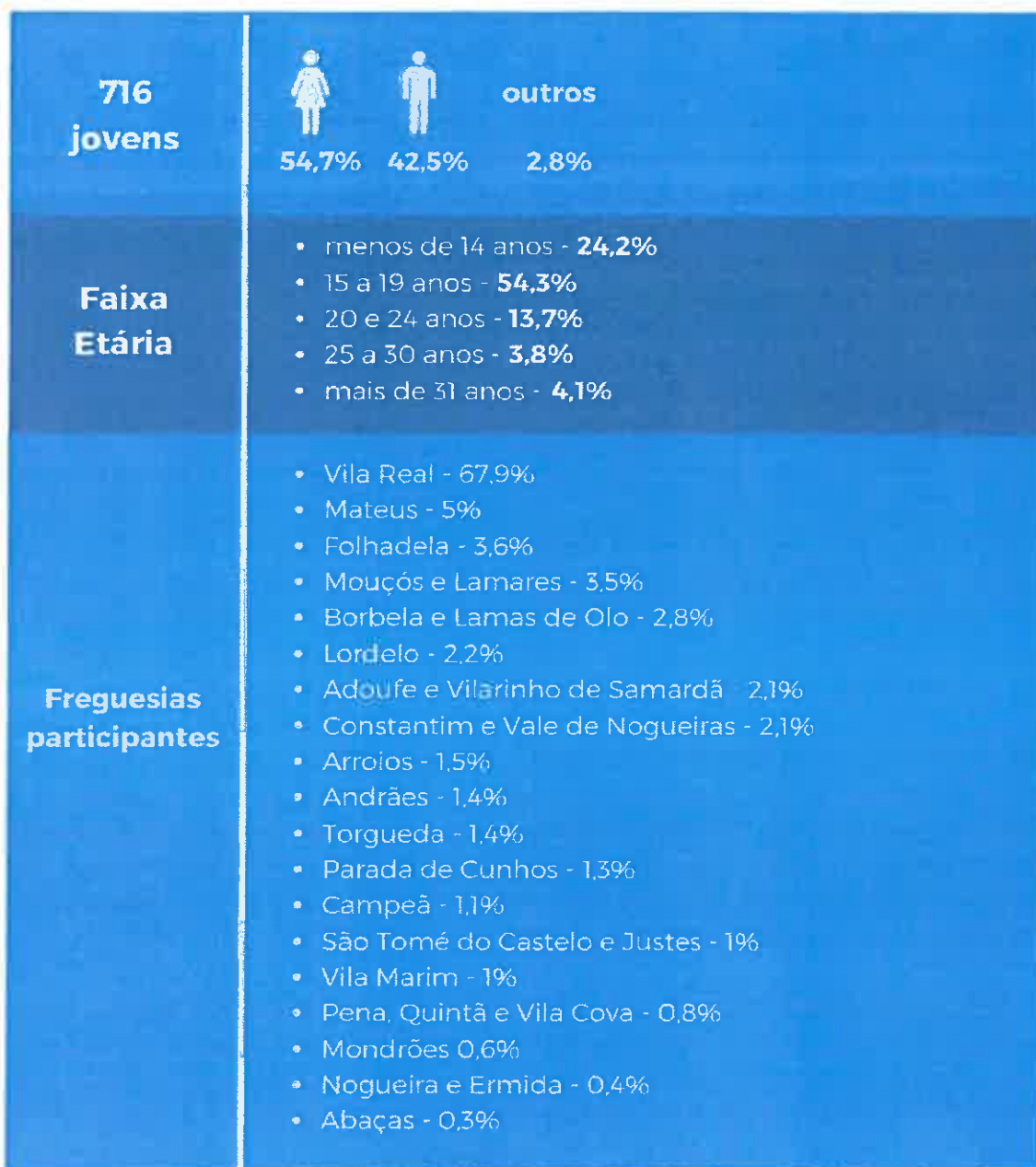


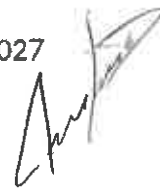
Figura 3: Caracterização dos inquiridos do questionário dirigido à juventude local

Importa salientar que há uma clara predominância na participação de jovens até aos **19 anos (78,5%)**, resultante da disseminação do questionário nas escolas locais. Este dado deve ser considerado aquando a análise da priorização das áreas estratégicas que ilustram as maiores preocupações deste público-alvo residente no concelho.



# O Plano Estratégico

Este plano estratégico foi desenhado para ser implementado na janela temporal de 2023-2027



## 8 áreas de Política Pública

1. Saúde e qualidade de vida
2. Educação, formação e ciência
3. Emprego, empreendedorismo e inovação
4. Ambiente e sustentabilidade
5. Habitação, mobilidade e emancipação
6. Associativismo e voluntariado
7. Cultura, desporto e lazer
8. Participação cidadã e cidadania global

## 1 área transversal

0. Comunicação & Informação



# Dimensão Estratégica e Prioridades

## 1. SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA

Eixos Estratégicos	Objetivos Estratégicos
<b>1.1. Maior proximidade de serviços</b>	1.1.1. Criar respostas, em unidades de saúde locais, espaços de juventude específicas para jovens, principalmente em áreas como prevenção, rastreamento e acompanhamento
<b>1.2. Saúde Juvenil</b>	1.2.1. Desenvolver ações junto dos jovens, promotoras de estilos de vida saudável e mitigação de riscos relacionados com consumos
	1.2.2 Promover ações de informação e formação sobre questões relacionadas com a saúde e sexualidade juvenil
	1.2.3 Investir na Saúde Mental dos jovens, através de um maior apoio por parte de equipas especializadas e ações de prevenção em escolas e associações juvenis
<b>1.3. Promover Estilos de Vida Saudável</b>	1.3.1 Desenvolver iniciativas promotoras de estilos de vida saudável, e aconselhamento nas áreas da nutrição

Tabela 1. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA

# Dimensão Estratégica e prioridades

## 2. EDUCAÇÃO, FORMAÇÃO E CIÊNCIA

Eixos Estratégicos	Objetivos Estratégicos
<b>2.1 Orientar para o Sucesso no Mercado de Trabalho</b>	2.1.1 Promover experiências em contexto de trabalho, que desenvolvam competências para a empregabilidade e proporcionem aos jovens uma primeira abordagem ao mercado de trabalho
	2.1.2 Criar um ecossistema de orientação profissional e vocacional centrado no desenvolvimento pessoal, na capacitação do aluno e no conhecimento do mesmo sobre o mercado de trabalho local, nacional e global
	2.1.3 Incentivar a inovação no ensino através do apoio aos docentes na utilização de métodos de ensino centrados no aluno e na sua aprendizagem
	2.1.4 Valorizar, reconhecer e promover a oferta de ensino profissional existente no concelho
<b>2.2 Uma oferta educativa centrada no jovem e na sua aprendizagem</b>	2.2.1 Promover espaços de aprendizagem onde os jovens possam explorar o seu talento e desenvolver competências individuais (ex: programas extracurriculares, soft skills, atividades culturais e desportivas)
	2.2.2 Garantir igualdade de acesso ao ensino por parte de jovens em situação de maior vulnerabilidade (carência económica; pessoas com deficiência)
	2.2.3 Garantir uma melhor rentabilidade do tempo que o jovem permanece na escola/universidade, através da gestão eficiente da carga horária (ex: horários mais flexíveis e reduzidos) e na garantia de condições para que o jovem maximize o tempo de aprendizagem em espaço escolar (ex: bibliotecas, salas de estudo, sala de alunos, oferta desportiva e cultural, acesso a internet)

Tabela 2. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para EDUCAÇÃO, FORMAÇÃO E CIÊNCIA

# Dimensão Estratégica e prioridades

## 3. EMPREGO E EMPREENDEDORISMO

Eixos Estratégicos	Objetivos Estratégicos
<b>3.1 Uma melhor empregabilidade</b>	3.1.1 Apoiar os Jovens na integração no Mercado de Trabalho, através da promoção de ações de formação que enriqueçam o seu perfil de competências, apoio à procura ativa de emprego, organização de feiras de emprego, e divulgação de ofertas de emprego
	3.1.2 Criar oportunidades para que os jovens tenham um primeiro contato com o Mercado de Trabalho e enriqueçam o seu Curriculum Vitae.
	3.1.3 Dinamizar uma estratégia de empregabilidade inclusiva, direcionada para população em maior situação de vulnerabilidade (pessoas com deficiência, jovens à procura do primeiro emprego)
<b>3.2 Promover e apoiar o empreendedorismo jovem</b>	3.2.1 Fomentar e desenvolver uma cultura de empreendedorismo e dotar os jovens de conhecimentos sobre o processo empreendedor, e desenvolver competências empreendedoras
	3.2.2 Criar um ecossistema de apoio ao empreendedorismo jovem capaz de contemplar soluções de mentoria, incubação e apoio ao investimento

Tabela 3. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para EMPREGO E EMPREENDEDORISMO

# Dimensão Estratégica e prioridades

## 4. AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE

Eixos Estratégicos	Objetivos Estratégicos
<b>4.1 Uma maior consciência ambiental</b>	4.1.1 Educar e consciencializar para um maior comportamento responsável através do desenvolvimento de ações de formação, sensibilização e campanhas
	4.1.2 Promover comportamentos sustentáveis, hábitos de consumo responsável e implementar medidas ambientalmente responsáveis, nas diferentes ações a desenvolver no âmbito da Juventude
<b>4.2 Uma maior acessibilidade para uma mobilidade verde</b>	4.2.1 Incentivar a utilização de transportes públicos, com horários mais ajustados às necessidades dos jovens
	4.2.2 Promover uma mobilidade mais sustentável, através do investimento em ciclovias e criação de lugares de estacionamento para bicicletas e trotinetes, junto aos espaços de juventude (ex: escolas, espaços culturais e desportivos)
<b>4.3 Espaços verdes para todos e de todos</b>	4.3.1 Criar uma maior oferta de espaços ao ar livre (ex: parques verdes), através da requalificação e criação de novos espaços verdes, com condições para jovens

Tabela 4. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE



## Dimensão Estratégica e prioridades

### 5. HABITAÇÃO, MOBILIDADE E EMANCIPAÇÃO

Eixos Estratégicos	Objetivos Estratégicos
<b>5.1 Habitação e Arrendamento Jovem</b>	5.1.1 Criar uma oferta mais alargada de alojamento jovem para estudantes deslocados, através da requalificação de edifícios públicos, e em parceria com diferentes entidades locais e nacionais
	5.1.2 Criar incentivos ao arrendamento jovem como estratégia de reter talento no concelho e contribuir para a emancipação juvenil
<b>5.2 Mobilidade amiga da Juventude</b>	5.2.1 Garantir uma rede de transportes públicos capaz de aproximar as áreas habitacionais mais rurais da cidade, e com horários mais flexíveis e ajustados às necessidades dos jovens
	5.2.2 Criar uma solução de mobilidade partilhada no Município (ex: projecto U-Bike)
	5.2.3 Criar condições para a adoção de uma mobilidade mais ativa, saudável e amiga do ambiente, assente na utilização dos chamados modos suaves.
<b>5.3 Oportunidades para a emancipação jovem</b>	5.3.1 Promover ações de formação e informação sobre temáticas que contribuam para a emancipação dos jovens (ex: como literacia financeira, programas e incentivos para o arrendamento jovem, programas de apoio à empregabilidade jovem)

Tabela 5. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para HABITAÇÃO, MOBILIDADE E EMANCIPAÇÃO

## Dimensão Estratégica e prioridades

### 6. CULTURA, DESPORTO E LAZER

Eixos Estratégicos	Objetivos Estratégicos
<b>6.1 Acesso dos jovens à Cultura</b>	6.1.1 Promover o acesso à cultura através uma maior e mais direcionada promoção e divulgação de iniciativas culturais
	6.1.2 Criar incentivos no acesso à cultura através de condições especiais para jovens
<b>6.2 Promover a prática desportiva</b>	6.2.1 Desenvolver uma solução capaz de centralizar e informar os jovens sobre espaços, clubes, escolas, associações e iniciativas desportivas dirigidas aos jovens
	6.2.2 Melhorar e renovar os equipamentos desportivos cobertos e ao ar livre
<b>6.3 Espaços para a Juventude</b>	6.3.1 Criar uma oferta ao nível de espaços de lazer para jovens, onde estes possam conviver, estudar, e construir em conjunto, com um horário ajustado às suas necessidades
	6.3.2 Criar condições de prática desportiva e no acesso à cultura acessíveis a todos

Tabela 6. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para CULTURA, DESPORTO E LAZER

# Dimensão Estratégica e prioridades

## 7. ASSOCIATIVISMO E VOLUNTARIADO

Eixos Estratégicos	Objetivos Estratégicos
<b>7.1 Impulsionar a prática do voluntariado</b>	7.1.1 Criar uma estratégia de comunicação sobre as diferentes iniciativas de voluntariado, quer no sentido de informar, reconhecer, ou promover as ações de voluntariado a decorrer no município pelas diferentes organizações
	7.1.2 Fortalecer sinergias entre o tecido associativo do concelho e estruturas de voluntariado de forma a potenciar a partilha de práticas, o desenvolvimento de projetos em parceria e uma gestão mais eficiente de recursos
<b>7.2 Participação ativa na vida das comunidades</b>	7.2.1 Promover ações de voluntariado jovem que trabalhem uma maior tomada de consciência sobre as aprendizagens adquiridas e do impacto dessa mesma ação na comunidade
	7.2.2 Concretizar ações de capacitação em temáticas como associativismo, voluntariado e participação
<b>7.3 Capacitar e Investir nos agentes</b>	7.3.1 Promover a capacitação das associações juvenis e dos líderes associativas através do desenvolvimento de um conjunto de ações de formação e informação que possibilitem as associações de juventude desenvolver a sua ação de forma mais eficaz junto dos jovens
	7.3.2 Promover o Associativismo Juvenil através do apoio às Associações Juvenis e do incentivo à participação juvenil, facilitando condições logísticas e de apoio financeiro à sua atividade

Tabela 7. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para ASSOCIATIVISMO E VOLUNTARIADO

# Dimensão Estratégica e prioridades

## 8. PARTICIPAÇÃO CIDADÃ E CIDADANIA

Eixos Estratégicos	Objetivos Estratégicos
8.1 Promover uma Cultura de Participação	8.1.1 Incentivar a participação jovem, através da valorização e reconhecimento de práticas de participação e criação de iniciativas que promovam a participação dos jovens
	8.1.2 Capacitar os jovens para uma maior participação cívica, conhecedora das diferentes instituições e pilares da democracia, fomentando uma maior aproximação dos cidadãos jovens portugueses relativamente à participação política e a outros aspetos da vida pública local, nacional e global.
8.2 Efetivar a Participação Juvenil	8.2.1 Aproximar os jovens dos diferentes órgãos de gestão local e diferentes espaços de participação local, através da utilização de canais de comunicação mais direcionados (ex: redes sociais; colocação de informação nos postos de informação aos jovens) e com uma linguagem mais simplificada
	8.2.2 Promover uma maior participação cívica e política dos jovens a nível local, através de iniciativas e programas que incentivem a sua participação ativa (ex: Orçamento Participativo; Consultas Jovens e Auscultação aos Jovens; Assembleia Jovem)
	8.2.3 Garantir a realização e o bom funcionamento das estruturas de participação juvenil existentes (Conselho Municipal de Juventude), assegurando que têm uma agenda previamente comunicada e com assuntos relevantes para a juventude
	8.2.4 Promover uma participação efetiva dos jovens na gestão da vida escolar e académica, garantida através da realização de Assembleias de Estudantes, ou da presença das suas estruturas representativas nos diferentes órgãos de gestão.

Tabela 8. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para PARTICIPAÇÃO CIDADÃ E CIDADANIA

# Dimensão Transversal

## 0. Comunicação & Informação

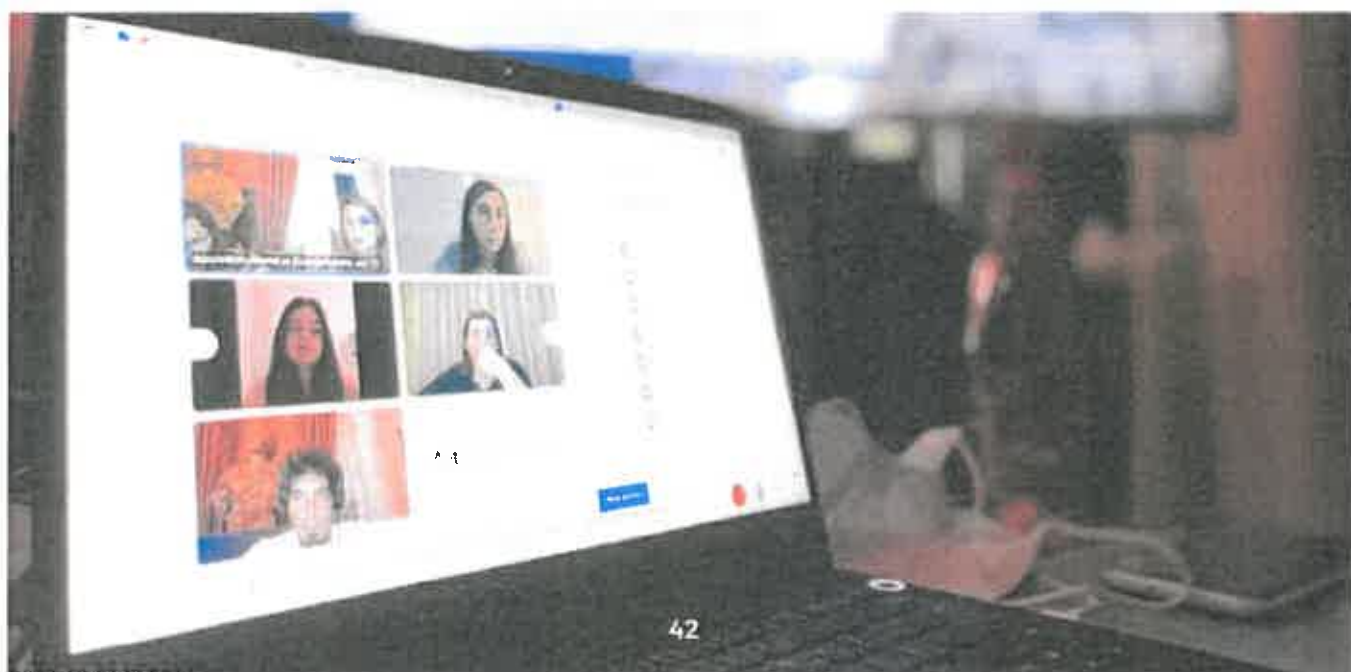
Vivemos em sociedades complexas e digitalizadas e num mundo interconectado que oferece muitos desafios e oportunidades. A comunicação com jovens e o acesso à informação bem como a capacidade de a analisar e utilizar são cada vez mais importantes na vida dos cidadãos, especialmente da população jovem.

Os aparelhos electrónicos, as plataformas online e as redes sociais estão a transformar não só as formas de comunicação como as formas de participação. De acordo com o estudo da Fundação Francisco Manuel dos Santos - Os Jovens em Portugal Hoje, 97 % dos jovens portugueses usam redes sociais, sendo este um dos canais preferenciais de acesso à informação.

A ERYICA - Agência Europeia de Informação e Aconselhamento para Jovens na Carta Europeia de Informação elenca os 9 princípios que constituem uma base de normas mínimas e medidas de qualidade que devem ser estabelecidas, como elementos de um sistema abrangente, bem como de uma abordagem coerente e coordenada do trabalho de informação para jovens, parte integrante da política de juventude, que aqui se apresentam:

**Independente    Acessível    Baseada nas necessidades    Ética**  
**Empoderadora    Participativa    Proativa    Profissional**

Atendendo as necessidades e peculiaridades do território é fundamental garantir a aplicação de diferentes medidas para garantir informação e orientação de qualidade a jovens, ajudando-os a tomar decisões informadas e guiar as suas vidas de forma construtiva.





# Dimensão Transversal




Eixo Estratégico	Objetivo Estratégico
 <p>0.1 Informação de qualidade e relevante</p>	0.1.1 Consultar os diferentes públicos alvo sobre temáticas de interesse
	0.1.2 Garantir que a população jovem está envolvida na criação de campanhas de comunicação e informação a jovens
	0.1.3 Ajustar a informação a diferentes perfis de jovens, assegurando a sua compreensão e linguagem apropriada
 <p>0.2 Espaços e canais de comunicação</p>	0.2.1 Usar e diversificar canais de comunicação variados, com base em fontes de informação pluralistas e fiáveis, de forma a serem acessíveis às pessoas jovens;
	0.2.2 Disponibilizar espaços, plataformas e serviços de informação para jovens facilmente acessíveis, atraentes e visíveis
	0.2.3 Assegurar a inovação dos serviços, através da escolha de estratégias, métodos e ferramentas eficazes que promovam a cidadania ativa e a participação
 <p>0.3 Capacitação e literacia dos media</p>	0.3.1 Pertencer a redes de referência, locais, nacionais e internacionais, no âmbito da informação para jovens como Eurodesk, IPDJ, entre outros...
	0.3.2 Promover a participação de técnicos de juventude, dirigentes associativos e jovens de referência em atividades de capacitação em literacia dos media e informação

Tabela 9. Eixos de intervenção e objetivos estratégicos para COMUNICAÇÃO & INFORMAÇÃO

## Dimensão Operacional

O Conselho Municipal da Juventude - CMJ é um órgão consultivo do município, que tem como principal objetivo a definição e execução das políticas municipais de juventude, assegurando a sua articulação e coordenação com outras políticas setoriais.

Tal como explanado no Regulamento do Conselho Municipal de Juventude de Vila Real, o CMJ prosegue os seguintes fins:

- “Colaborar na definição e na execução das políticas municipais de juventude, assegurando a sua articulação e coordenação com outras políticas sectoriais, nomeadamente nas áreas do emprego e formação profissional, habitação, educação e ensino superior, cultura, desporto, saúde e ação social;
- Assegurar a audição e a representação das entidades públicas e privadas que, no âmbito municipal, prosseguem atribuições relativas à juventude;
- Contribuir para o aprofundamento do conhecimento dos indicadores económicos, sociais e culturais relativos à juventude;
- Promover a discussão das matérias relativas às aspirações e necessidades da população jovem residente no Município de Vila Real;
- Promover a divulgação de trabalhos de investigação relativos à juventude;
- Promover iniciativas sobre a juventude a nível local;
- Colaborar com os órgãos do Município de Vila Real no exercício das competências destes relacionados com a juventude;
- Incentivar e apoiar a atividade associativa juvenil, assegurando a sua representação junto dos órgãos autárquicos, bem como junto de outras entidades pública estrangeiras;
- Promover a colaboração entre as associações juvenis no seu âmbito de atuação.”

Tendo como documento orientador o PMJ, o CMJ terá um papel fundamental na operacionalização da estratégia municipal e na sua articulação com o Município de Vila Real e outras entidades com responsabilidade em matéria de juventude.



# Dimensão Operacional

## Mecanismo de Construção do Plano de Ação

Anualmente, o CMJ terá como função desenvolver o Plano de Ação de acordo com as áreas prioritárias definidas pelo órgão em concertação com o executivo e outras entidades relevantes. No âmbito de cada dimensão selecionada serão identificadas medidas que respondem às necessidades mapeadas e objetivos definidos, capitalizando iniciativas já em curso e promovendo a criação de novas respostas.

Este plano de ação deverá indicar o período no qual a medida deverá ser implementada, todas as entidades envolvidas bem como as fases para a sua execução. O documento deverá compilar as medidas a levar a cabo e deverá ser ainda discutido e aprovado em sede de reunião plenário do Conselho Municipal de Juventude. No mesmo documento deverão ser integrados também indicadores que permitam posteriormente avaliar o impacto das iniciativas.

A condução do processo será realizada pelo CMJ, sendo que poderão ser auscultadas e convidadas a participar outras entidades com intervenção em áreas específicas, constituindo-se grupos de trabalho caso necessário.

Os planos anuais de ação, de cada eixo estratégico, no âmbito deste PMJ, serão apreciados anualmente em sede de Conselho Municipal da Juventude, sendo que, posteriormente, serão submetidos à reunião do Executivo Municipal, para aprovação.

Dimensão de Política Pública						
Eixo Estratégico	Objetivo estratégico	Atividades/ estratégias de implementação	Etapas para a implementação	Entidades a envolver	Calendarização	Indicadores

Tabela 10. Grelha exemplo para a construção do plano de ação do PMJ de Vila Real

# Dimensão Operacional

## Acompanhamento e Monitorização

O CMJ será fundamental para garantir a monitorização e avaliação da implementação dos planos anuais de ação. Neste sentido, deverão ser definidos indicadores, ainda na fase de planeamento, bem como instrumentos que permitam avaliar o impacto das medidas implementadas.

De acordo com o regulamento do CMJ de Vila Real, compete ainda a esta estrutura "acompanhar e emitir recomendações aos órgãos do município sobre as seguintes matérias:

- Execução da política municipal de juventude
- Execução da política orçamental do município e respetivo sector empresarial relativa às políticas de juventude;
- Incidência da evolução da situação sócio - económica do município entre a população jovem do mesmo;
- Participação cívica da população jovem do município, nomeadamente no que respeita ao associativismo juvenil."

Nesse sentido, após o término do período de implementação de cada plano de ação deverá ser analisada a implementação do mesmo e sempre que necessário, medidas que não tenha sido executadas no período previsto devem transitar para o plano seguinte. Esta avaliação permitirá ainda aferir o impacto, melhorar e/ou criar políticas municipais de juventude que melhor respondam aos reais desafios vivenciados pelos jovens vilarealenses, tornando as mesmas mais significativas e fundamentadas.







## Considerações Finais

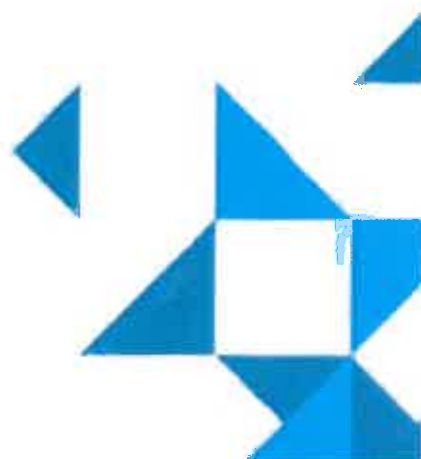
*“Nada para os Jovens sem os Jovens”*

Este foi o mote que pautou a construção da estratégia municipal para a Juventude de Vila Real e que aspira ilustrar a implementação da mesma.

Para além do produto final que aqui se apresenta, o caminho percorrido durante o processo de construção permitiu estreitar e criar relações de sinergia, permitindo a todos os envolvidos ter um maior conhecimento sobre o território e a juventude local. As linhas estratégicas desenhadas requererem assim um compromisso por parte das autoridades locais e dos diversos atores com responsabilidade em matéria de juventude na implementação das medidas necessárias, bem como o envolvimento ativo, incluindo nos processos de tomada de decisão, de jovens que vivam, estudam ou trabalham no território para o sucesso de novas políticas.

O trabalho de juventude não pretende ter uma ação pontual ou isolada, e será tão mais eficiente quanto maior for a aposta numa abordagem política trans-sectorial às questões da juventude, reforçando a cooperação no processo de decisão política a todos os níveis. O sistema definido garante um processo de tomada de decisão coletiva sobre todos os assuntos relacionados com jovens pelas autoridades públicas em parceria com representantes de jovens e organizações juvenis, reconhecendo não só os desafios e as preocupações dos mesmos mas também a sua capacidade de tomar decisões, assumir responsabilidades e liderar processos. Este sistema permite e encoraja a juventude a assumir uma participação partilhada na sociedade e contruir uma democracia de qualidade, mais representativa e inclusiva.

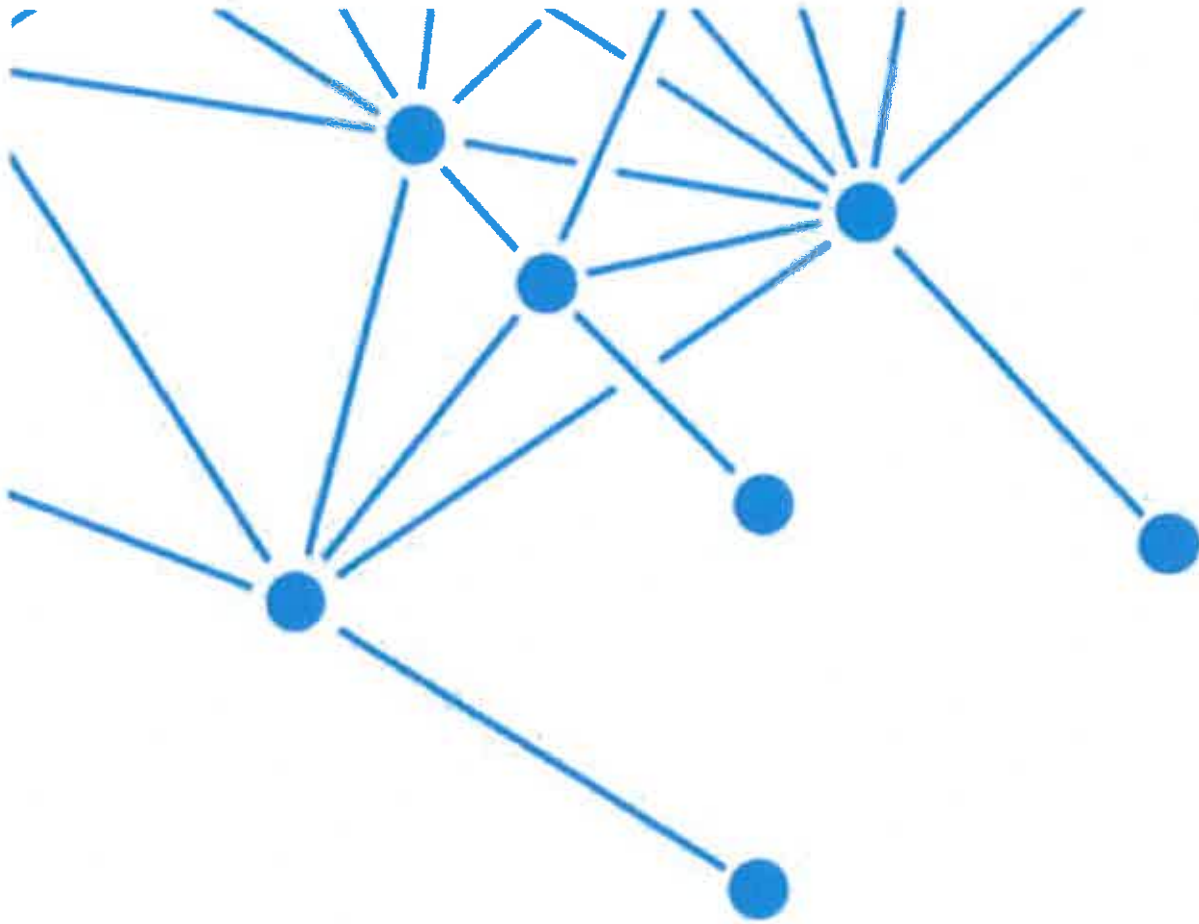
A concretização deste Plano Municipal de Juventude representa uma conquista conjunta, só possível com a colaboração de um grupo que acredita no potencial dos jovens, enquanto agentes de transformação social, cujo capital humano constitui um alicerce inalienável para a construção de uma sociedade melhor e de um território com um desenvolvimento mais sustentável.







Handwritten signature in blue ink, possibly reading "A. P. R."



# Plano Municipal de Juventude de Vila Real

---

Estratégia Local para a Juventude 2023-2027



**DYPALL**  
DEVELOPING YOUTH PARTICIPATION  
AT LOCAL LEVEL





MINUTA

CONTRATO AVULSO ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E A FIRMA  
DCINEMA UNIPessoal, LDA

"Aquisição de equipamento de projeção digital de cinema  
(DCP) e sistemas de difusão de som para o Teatro Municipal  
de Vila Real - Lote 1"

N.º XX/2023

Entre:

PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na Avenida Carvalho Araújo, pessoa coletiva n.º 506 359 670, representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do artigo 35º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, à redação atual;

E

SEGUNDO OUTORGANTE: DCINEMA UNIPessoal, LDA, pessoa coletiva n.º 514 649 526 com sede social na XXXXXX, XXXX-XXX XXXXX, representada por XXXXXXX, com o Número de Identificação Civil XXXXXXX e Número de Identificação Fiscal XXXXXX que outorga no presente contrato na qualidade de **sócio e gerente** com poderes para o ato verificados pela consulta da Certidão Permanente do Registo Comercial da Sociedade com o código de acesso XXXX-XXXX-XXXX, válida até XX/XX/XXXX.

É celebrado o seguinte contrato:

CLÁUSULA PRIMEIRA

OBJETO

O presente contrato tem por objeto principal a "Aquisição de equipamento de projeção digital de cinema (DCP) e sistemas de difusão de som para o Teatro Municipal de Vila Real - Lote 1"

CLÁUSULA SEGUNDA

ADJUDICAÇÃO E MINUTA DE CONTRATO



1- A adjudicação, do procedimento de contratação pública com a referência CMVR-1805/CPN/B/23, foi proferida por despacho da Vereadora do Pelouro em 20/06/2023 e ratificado por deliberação de Câmara Municipal em XX/XX/2023;

2- A aprovação da minuta do contrato foi proferida por deliberação da Câmara Municipal em XX/XX/2023 e a aceitação da mesma por parte do adjudicatário em XX/XX/XXXX.

#### CLÁUSULA TERCEIRA

##### PREÇO CONTRATUAL

1- Pela entrega dos bens objeto do contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante de 37.180,00 € (trinta e sete mil, cento e oitenta euros), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor.

2- O pagamento do encargo previsto no número anterior será efetuado nos termos do caderno de encargos, da proposta do adjudicatário e do relatório final, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido.

3- O Segundo Outorgante obriga-se a emitir a fatura, devendo fazer menção aos seguintes dados, consoante o caso e sem prejuízo daqueles que forem legalmente exigidos:

- a. Data de vencimento da fatura;
- b. Número do contrato;
- c. A descrição bens entregues;
- d. Endereço da entidade contratante;

#### CLÁUSULA QUARTA

##### PRÉMIOS POR CUMPRIMENTO ANTECIPADO

Por antecipação do cumprimento do contrato não há lugar ao pagamento de qualquer prémio.

#### CLÁUSULA QUINTA

##### PRAZO DE EXECUÇÃO

1- O Segundo Outorgante obriga-se a executar os trabalhos no prazo de 15 (quinze) dias.

2- O contrato mantém-se em vigor até à entrega dos bens em conformidade com os respetivos termos e condições do caderno de encargos e proposta do adjudicatário e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.

#### CLÁUSULA SEXTA

##### PREVISÃO ORÇAMENTAL E REPARTIÇÃO DE ENCARGOS





1. A despesa do presente contrato será satisfeita pela dotação da seguinte classificação orçamental da despesa:

Classificação Orgânica - 02;

Classificação Económica - 07.01.10.02; 02.01.17;

Plano - 2022/I/43; 2022/A/122;

2. De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º e n.º 3 do artigo 5.º, ambos da Lei 8/2012, de 21 de Fevereiro, o compromisso sequencial foi efetuado no dia XX/XX/2023 e tem o número XXXX/2023.

#### CLÁUSULA SÉTIMA

##### RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS - FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato, quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

#### CLÁUSULA OITAVA

##### COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

#### CLÁUSULA NONA

##### CONTAGEM DOS PRAZOS

Os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

#### CLÁUSULA DÉCIMA

##### GESTOR DE CONTRATO

Para efeitos do cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 290.º-A do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro à sua redação atual a função de acompanhar a execução deste contrato é de, Rui Ângelo Gonçalves Araújo, Chefe de Serviços da Unidade Orgânica Teatro Municipal.

#### CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

##### DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do CCP, fazem parte integrante deste contrato os seguintes documentos:

a. O caderno de encargos;

b. A proposta adjudicada;



- c. Certidão do Serviço de Finanças de XXXX, comprovativa da situação tributária regularizada, datada de XX/XX/XXXX;
- d. Declaração emitida pelo Instituto da Segurança Social, IP, em XX/XX/XXXX, comprovativa da regularização contributiva do segundo outorgante;

E para constar lavrou-se o presente contrato, num exemplar único e de numeração sequencial, que vai ser assinado eletronicamente, por ambos os outorgantes e por mim oficial público, Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, em sinal de conformidade e aceitação do seu conteúdo, considerando-se válido à data da última assinatura.

O 1º Outorgante,

O 2º Outorgante

O Oficial Público

Este contrato ficou registado no livro próprio sob o n.º xx/2023.



MINUTA

CONTRATO AVULSO ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E A FIRMA  
NAN AUDIOVISUAIS - REPRESENTAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE  
EQUIPAMENTOS AUDIOVISUAIS, LDA

"Aquisição de equipamento de projeção digital de cinema  
(DCP) e sistemas de difusão de som para o Teatro Municipal  
de Vila Real - Lote 2"

N.º XX/2023

Entre:

PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na Avenida Carvalho Araújo, pessoa coletiva n.º 506 359 670, representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, à redação atual;

E

SEGUNDO OUTORGANTE: NAN AUDIOVISUAIS - REPRESENTAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS AUDIOVISUAIS, LDA, pessoa coletiva n.º 503 517 119 com sede social na XXXXXX, XXXX-XXX XXXXX, representada por XXXXXXXX, com o Número de Identificação Civil XXXXXXXX e Número de Identificação Fiscal XXXXXX que outorga no presente contrato na qualidade de **sócio e gerente** com poderes para o ato verificados pela consulta da Certidão Permanente do Registo Comercial da Sociedade com o código de acesso XXXX-XXXX-XXXX, válida até XX/XX/XXXX.

É celebrado o seguinte contrato:

CLÁUSULA PRIMEIRA

OBJETO

O presente contrato tem por objeto principal a "Aquisição de equipamento de projeção digital de cinema (DCP) e sistemas de difusão de som para o Teatro Municipal de Vila Real - Lote 2"

CLÁUSULA SEGUNDA

ADJUDICAÇÃO E MINUTA DE CONTRATO



1- A adjudicação, do procedimento de contratação pública com a referência CMVR-1805/CPN/B/23, foi proferida por despacho da Vereadora do Pelouro em 20/06/2023 e ratificado por deliberação de Câmara Municipal em XX/XX/2023;

2- A aprovação da minuta do contrato foi proferida por deliberação da Câmara Municipal em XX/XX/2023 e a aceitação da mesma por parte do adjudicatário em xx/xx/xxxx.

#### CLÁUSULA TERCEIRA

##### PREÇO CONTRATUAL

1- Pela entrega dos bens objeto do contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante de 99.756,30 (noventa e nove mil, setecentos e cinquenta e seis euros e trinta cêntimos), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor.

2- O pagamento do encargo previsto no número anterior será efetuado nos termos do caderno de encargos, da proposta do adjudicatário e do relatório final, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido.

3- O Segundo Outorgante obriga-se a emitir a fatura, devendo fazer menção aos seguintes dados, consoante o caso e sem prejuízo daqueles que forem legalmente exigidos:

- a. Data de vencimento da fatura;
- b. Número do contrato;
- c. A descrição bens entregues;
- d. Endereço da entidade contratante;

#### CLÁUSULA QUARTA

##### PRÉMIOS POR CUMPRIMENTO ANTECIPADO

Por antecipação do cumprimento do contrato não há lugar ao pagamento de qualquer prémio.

#### CLÁUSULA QUINTA

##### PRAZO DE EXECUÇÃO

1- O Segundo Outorgante obriga-se a entrega os bens no prazo de 15 (quinze) dias.

2- O contrato mantém-se em vigor até à entrega dos bens em conformidade com os respetivos termos e condições do caderno de encargos e proposta do adjudicatário e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.

#### CLÁUSULA SEXTA



## PREVISÃO ORÇAMENTAL E REPARTIÇÃO DE ENCARGOS

1. A despesa do presente contrato será satisfeita pela dotação da seguinte classificação orçamental da despesa:

Classificação Orgânica - 02;

Classificação Económica - 02.01.17; 07.01.10.02;

Plano - 2022/I/42; 2022/A/122;

2. De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º e n.º 3 do artigo 5.º, ambos da Lei 8/2012, de 21 de Fevereiro, o compromisso sequencial foi efetuado no dia XX/XX/2023 e tem o número XXXX/2023.

## CLÁUSULA SÉTIMA

### RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS - FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato, quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

## CLÁUSULA OITAVA

### COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

## CLÁUSULA NONA

### CONTAGEM DOS PRAZOS

Os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

## CLÁUSULA DÉCIMA

### GESTOR DE CONTRATO

Para efeitos do cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 290.º-A do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro à sua redação atual a função de acompanhar a execução deste contrato é de, Rui Ângelo Gonçalves Araújo, Chefe de Serviços da Unidade Orgânica Teatro Municipal.

## CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

### DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do CCP, fazem parte integrante deste contrato os seguintes documentos:

a. O caderno de encargos;





- b. A proposta adjudicada;
- c. Certidão do Serviço de Finanças de XXXX, comprovativa da situação tributária regularizada, datada de XX/XX/XXXX;
- d. Declaração emitida pelo Instituto da Segurança Social, IP, em XX/XX/XXXX, comprovativa da regularização contributiva do segundo outorgante;

E para constar lavrou-se o presente contrato, num exemplar único e de numeração sequencial, que vai ser assinado eletronicamente, por ambos os outorgantes e por mim oficial público, Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, em sinal de conformidade e aceitação do seu conteúdo, considerando-se válido à data da última assinatura.

O 1º Outorgante,

O 2º Outorgante

O Oficial Público

Este contrato ficou registado no livro próprio sob o n.º xx/2023.



## EDITAL Nº 35/2023

**RUI JORGE CORDEIRO GONÇALVES DOS SANTOS, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL**-----

----- Nos termos e para efeitos do disposto no artigo n.º 56º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, se publicam as deliberações tomadas por esta Câmara Municipal na sua reunião ordinária nº 14/2023, de 26/06/2023 destinadas a ter eficácia externa, as quais constam da ata que se anexa. -----

-----Para constar se publicam este e outros de igual teor, nos locais de estilo. -----

-----Vila Real e Câmara Municipal, 26 de junho de 2023.-----

O Presidente da Câmara Municipal,

(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)





## Certidão de afixação

Maria de Fátima Aguiar Gradiz Sanches, Coordenadora Técnica do Departamento Administrativo e Financeiro da Câmara Municipal de Vila Real, certifica que afixou nos lugares do costume, o Edital nº 35/2023 da Câmara Municipal de Vila Real, sobre a Ata nº 14/2023, de 26/06/2023 da reunião ordinária da Câmara Municipal.

Por ser verdade e para os devidos efeitos, passo a presente que assino e autêntico.

Vila Real, 29 de junho de 2023

A Coordenadora Técnica

