



INSTITUTO  
SUPERIOR  
TÉCNICO

# **Estratégia de Mobilidade da Cidade de Torres Vedras**

Abril de 2007

**Projecto:** Estratégia de Mobilidade da Cidade de Torres  
Vedras

**Equipa Técnica:**



Av. Rovisco Pais, 1  
Pav. Mecânica I, 2º andar  
1049-001 Lisboa – Portugal  
Tel.: (+351) 218 417 929  
Fax.: (+351) 218 417 640  
<http://dtea.ist.utl.pt>

**Coordenação Geral:** Prof. Tiago Farias

**Coordenação Técnica:** Eng.<sup>a</sup> Ana Vasconcelos  
Eng.<sup>a</sup> Sofia Taborda

**Equipa:** Eng.<sup>a</sup> Joana Silva  
Eng.<sup>a</sup> Isabel Nunes

**Trabalho realizado para:**



Avenida 5 Outubro  
2560-270 Torres Vedras  
Tel.: (+351) 261 310 400  
Fax.: (+351) 261 310 401  
<http://www.cm-tvedras.pt>

**Coordenação:** Vereador Carlos  
Bernardes

**Equipa:** Dr.<sup>a</sup> Adélia Simões  
Arq.<sup>o</sup> Carlos Figueiredo  
Dr.<sup>o</sup> Filipa Mourão  
Eng.<sup>o</sup> Raul Santos Gomes

## Sumário Executivo

A tendência verificada nas últimas décadas nas cidades é de constante expansão, associado a mudanças significativas nas suas características funcionais. Os perímetros urbanos foram alastrando, absorvendo as áreas periféricas, nas quais se começaram a instalar grande parte das actividades económicas, acompanhadas pela emigração do sector habitacional para zonas adjacentes aos congestionados centros urbanos. Por outro lado, é cada vez maior a dependência das sociedades contemporâneas nos sistemas de transportes, em especial nos veículos individuais, exigindo cada vez mais mobilidade.

Não obstante, e numa óptica do conceito de desenvolvimento sustentável, é impreterível que o crescimento da mobilidade dos cidadãos decorra de uma forma ordenada e sustentável tanto numa perspectiva económica, como social e ambiental.

Neste contexto, foi desenvolvido um diagnóstico das principais debilidades do actual sistema de transportes, no qual se identificaram os padrões de mobilidade mais representativos e perante as quais, no âmbito da visão estratégica para a cidade, se definiram medidas (algumas tradicionais e outras de cariz mais inovador) que visam a melhoria da mobilidade em toda a cidade de Torres Vedras.

A Estratégia de Mobilidade pretende, por um lado, diagnosticar as principais debilidades do actual sistema de transportes da cidade de Torres Vedras e, por outro, definir um conjunto de medidas com vista à melhoria da mobilidade e da qualidade de vida em toda a cidade.

Esta estratégia considera dois tipos de medidas aplicáveis: **medidas estruturantes**, baseadas nas actuais infra-estruturas de transporte existentes no concelho mas que poderão sofrer alterações; e **medidas complementares**, mais direccionadas às necessidades específicas dos clientes de mobilidade. Foi igualmente dado destaque à mobilidade dentro do Centro Histórico da cidade de Torres Vedras, no sentido de dinamizar e atrair mais população para esta zona da cidade, nomeadamente redefinindo a circulação do tráfego rodoviário e o estacionamento existente nessa zona, como também alargando a rede de eixos pedonais.

Com o objectivo de facilitar a definição de soluções que consigam responder às necessidades de mobilidade de todos os cidadãos que se deslocam dentro da cidade e para a cidade, desenvolveu-se uma abordagem com a definição de classes de

utilizadores que correspondem aos grupos que mais se evidenciam no contexto da cidade. As classes de cliente definidas para esta estratégia de mobilidade encontram-se listadas de seguida, sem qualquer ordem de importância:

- Residentes da cidade de Torres Vedras;
- Residentes da cidade;
- Trabalhadores no centro da cidade;
- Viajantes pendulares Torres Vedras ↔ Lisboa
- Idosos e População com Mobilidade Reduzida;
- Escolas;
- Visitantes ocasionais (comércio local e canal HORECA);
- Turistas.

De modo a responder às necessidades de mobilidade mais expressivos destas classes, sugere-se um conjunto de orientações, algumas com interdependência na sua implementação:

## **Orientações Estratégicas de Promoção do Transporte Colectivo:**

### **M.1. Instalação do novo terminal rodoviário no Parque da Expotorres**

A localização actual do terminal rodoviário seria recomendável num cenário de grande complementaridade entre o transporte rodoviário de passageiros e o transporte ferroviário, fenómeno que actualmente tem uma expressão muito pouco significativa na cidade de Torres Vedras. A circulação dos autocarros do serviço das Directas (serviço específico para ligação entre Torres Vedras e Lisboa) no tráfego no centro da cidade representa uma agravante no trânsito da cidade, bem como no número de lugares de estacionamento ocupados durante todo o dia, pelo que será essencial relocalizar o mesmo de forma a evitar a circulação no interior da cidade. O local actualmente com melhores condições para a localização do novo terminal seria inserido no Parque da Expotorres. A transferência do actual terminal rodoviário para o Parque da Expotorres representaria uma enorme oportunidade para revitalizar o parque da Expotorres e ampliar as suas funções; potenciar o Vai-Vem como serviço de suporte ao serviço de Directas da

Barraqueiro Oeste; evitar o atravessamento do centro da cidade pelos autocarros do serviço das Directas; assim como libertar espaço urbano para outras funções.

A sua implementação no parque da Expotorres é igualmente muito apelativa pois é um espaço amplo fortemente servido de estacionamento, permitindo deslocações pedonais ao centro da cidade (este factor é extremamente relevante, pois evita transbordos adicionais).

## **M.2. Reestruturação da Rede de Carreiras Urbanas de Torres Vedras**

A actual rede de transportes urbanos já há muito necessita de uma reestruturação para que consiga responder mais eficientemente às necessidades da população, facto igualmente reconhecido pela empresa prestadora do serviço.

A Barraqueiro Oeste mostrou já a sua intenção de proceder a uma reestruturação ainda durante o ano de 2007, que passe a servir os bairros periféricos como o Bairro Rabão o Vila Morena, e os novos bairros junto ao acesso norte à AE-8, além da zona industrial da Bairro Arenes e Cemitério de S. Miguel.

A nova rede deverá ter poucas linhas (3 a 4) mas com uma frequência apelativa passando cobrindo os principais bairros periféricos, cruzando o centro da cidade e, uma vez implementado o novo terminal rodoviário no parque da Expotorres, deverá servir o mesmo.

## **M.3. Revitalização do Vai-Vem**

Tendo em conta a actual reduzida procura do serviço Vai-Vem, torna-se necessária uma intervenção urgente com vista à revitalização do mesmo, que permitirá não só uma melhor gestão do estacionamento (como contrapartida ao facto deste ser tarifado no interior da cidade), como também uma melhor gestão do transporte público (como complemento às actuais linhas de transporte urbano e como linha alimentadora do serviço de Directas).

### **M.3.1. Redefinição do Circuito**

Será importante reequacionar o trajecto do Vai-Vem, devendo este ajustar-se as novas necessidades da população, bem como aos cidadãos com maiores dificuldades motoras. Recomenda-se assim que o percurso inclua a passagem

pela Física/hospital, pelo centro histórico da cidade e o pelo novo terminal rodoviário.

### **M.3.2. Reforma da Política de Tarifação**

Uma vez implementadas as medidas de gestão de estacionamento e de transferência do terminal rodoviário, não se recomenda que este seja um serviço gratuito de modo a que por um lado seja devidamente valorizado (já que se trata de um serviço de transporte colectivo de apoio a outros novos serviços) e por outro se minimizem os seus custos de actividade, já estes são da inteira responsabilidade da Câmara Municipal. Assim, recomenda-se a implementação do antigo preçário de estacionamento com duas viagens incluídas (€1,00), da criação de um título de transporte diário de €0,50 para qualquer outro cliente que pretenda usufruir do serviço e gratuito para crianças até aos 12 anos e idosos.

### **M.3.3. Campanha de Promoção do Vai-Vem**

A primeira fase de actividade do Vai-Vem foi alvo de uma campanha de divulgação, sendo que, uma vez implementadas as medidas estruturantes, uma nova campanha deverá ser implementada devendo ser orientada para grupos-alvo específicos, potenciando a revitalização do serviço, através da mudança do padrão de mobilidade regular dos seus potenciais utilizadores. A Câmara Municipal de Torres Vedras já deu o primeiro sinal nesse sentido ao ter organizado um Grupo Interno para aderir ao Vai-Vem numa óptica de deixar o carro no parque da Expotorres. Contudo, a adesão tem sido ainda algo fraca.

## **M.4. Criação de um percurso de circuito fechado no Centro Histórico**

No sentido de responder às necessidades de mobilidade no centro histórico, sugere-se a criação de um circuito circular com um horário de funcionamento reduzido, mas que permita a circulação entre os locais de maior atractividade por parte da população mais idosa.

## **M.5. Implementação de um sistema de bilhética integrada**

Após a realocização do terminal rodoviário, torna-se claro que um dos principais grupos de utilizadores do Vai-Vem serão os clientes dos serviços de Directas, pelo que se torna necessário apostar numa integração da bilhética, de modo a permitir uma maior utilização

do sistema de *Park&Ride* e ainda do sistema de transportes interno da cidade, actualmente da responsabilidade da transportadora Barraqueiro Oeste.

Adicionalmente, deverá ser criada uma bilhética integrada entre o estacionamento no parque da Expotorres e o bilhete das carreiras directas, de forma a promover a utilização deste parque para os automóveis que se encontram estacionados durante todo o dia no mesmo local.

## **Orientações Estratégicas de Gestão do Estacionamento:**

### **M.6. Definição dos locais destinados a estacionamento**

A primeira medida com vista à gestão do estacionamento consiste na identificação dos locais que serão alvo de estacionamento, tendo em conta o tipo de procura a afectar aos mesmos e com a definição de 3 níveis, consoante as características de cada zona: lugares reservados a residentes, lugares exclusivamente tarifados e lugares de tipologia mista.

#### **M.6.1. Criação de lugares de estacionamento reservados a residentes**

Criação de estacionamento exclusivo para residentes, situados na envolvente das zonas tarifadas, que apresentem características essencialmente residenciais sem estacionamento próprio.

#### **M.6.2. Criação de bolsas exclusivas de estacionamento tarifado**

À semelhança da medida anterior, é também necessário criar bolsas de estacionamento nas zonas da cidade com maior atractividade por parte de visitantes, onde qualquer viatura que nelas estacione terá obrigatoriamente que efectuar o pagamento do estacionamento.

#### **M.6.3. Criação de bolsas mistas de estacionamento tarifado**

Algumas zonas da cidade têm características simultaneamente residenciais e comerciais, pelo que nestes casos devem ser criadas bolsas onde simultaneamente os residentes poderão estacionar gratuitamente, desde que munidos de selo de residente válido para a zona em causa, e qualquer outra

viatura, desde que efectue o pagamento da tarifa aplicada ao estacionamento, tal como na medida M.6.2.

### **M.7. Revisão do regulamento de gestão do estacionamento**

Face ao actual regulamento de estacionamento existente, é importante efectuar algumas alterações de forma a poder implementar o novo sistema de gestão do estacionamento.

Estas alterações prendem-se essencialmente com questões relacionadas com o modelo de aquisição de selos de residentes, assim como questões relacionadas com os poderes de gestão e fiscalização do estacionamento.

### **M.8. Definição do modelo de gestão do estacionamento**

Um estudo prévio realizado em parceria com uma empresa especializada no ramo da gestão de estacionamento urbano, prevê que para a gestão do estacionamento nas sete zonas anteriormente definidas necessitará a aquisição de cerca de 30 novos parcómetros, a acrescentar aos 24 já existentes, assim como recorrer a cerca de 8 funcionários para desempenhar funções de fiscalização e bloqueamento de veículos.

Devido à escassez de recursos das autarquias, recomenda-se que esta delegue poderes a uma empresa municipal (podendo ser a Promotorres, caso o executivo autárquico considere viável) mediante a criação de um Contrato-Programa, de modo a que possa ser esta a responsável pela gestão do estacionamento da cidade. No entanto, a operacionalização da gestão poderá estar ou não a cargo da empresa municipal. Neste sentido, existem duas formas de execução desta medida:

- 1 - Com a nova Lei do Sector Empresarial Local, as empresas municipais deixam de estar sujeitas aos mecanismos de contratação directa, pelo que uma das opções consiste na abertura de um concurso público de prestação de serviços para a gestão do estacionamento, de modo a que seja efectuada por uma empresa exterior;
- 2 - Capacitar a Câmara Municipal ou a empresa municipal seleccionada de infra-estruturas e recursos humanos suficientes para que esta possa fazer a gestão do estacionamento autonomamente.

A primeira alternativa apresentada beneficia do facto de passar a operar um executante com experiência e conhecimento já adquiridos na área, muito importante para uma maior facilidade e eficácia de implementação da medida, para além da motivação acrescida de

maximização das receitas e externalização dos custos de implementação. No entanto, o modelo de contratualização deve ser devidamente analisado de tal forma que o património adquirido permaneça do domínio da autarquia, para que, findo o contrato de prestação de serviços, esta continue a estar preparada para fazer uma gestão autónoma do o processo.

Relativamente à capacitação da solução 100% municipal para uma gestão autónoma, por um lado esta é uma empresa municipal, todos os processos seriam do domínio da autarquia e a experiência adquirida seria uma mais-valia para o concelho. No entanto, este mesmo factor é um importante elemento de entrave ao sucesso desta medida, para além da desadequação do âmbito de actividade desta empresa municipal e os elevados custos de implementação inerentes.

#### **M.9. Promoção da utilização do parque da Expotorres**

O parque da Expotorres é uma infra-estrutura já existente, com grande potencial mas que se encontra actualmente subaproveitado. Torna-se necessário promover a sua utilização mediante uma forte revitalização do Vai-Vem, resultado conjunto com a deslocação do terminal rodoviário da cidade para a sua proximidade.

#### **M.10. Reversão parcial do antigo terminal rodoviário a parque de estacionamento**

Com a transferência do terminal rodoviário para o parque da Expotorres, recomenda-se a conversão parcial do antigo terminal em parque de estacionamento, facultando o estacionamento da população oriunda da zona Sul da cidade e que trabalha na área circundante. A criação destes lugares de estacionamento permitirá a regularização do estacionamento na Av. General Humberto Delgado de forma a criar bolsas de estacionamento para cargas e descargas, assim como para residentes. Adicionalmente, e caso se verifique a necessidade, este parque poderá ainda servir de bolsa complementar de estacionamento para os residentes locais (por exemplo para o 2.º selo de residente).

#### **M.11. Construção das bolsas de estacionamento destinadas exclusivamente para Cargas e Descargas**

Com a realocação do terminal rodoviário, na Av. General Humberto Delgado e da Rua D. Teresa Jesus Pereira é espectável que o tráfego e o número de veículos estacionados venha a diminuir consideravelmente. Como um dos graves problemas neste eixo remete-

se para os serviços de Cargas e Descargas será necessário a criação de bolsas de estacionamento exclusivas para este efeito.

## **Orientações Estratégicas para a Revitalização do Centro Histórico:**

### **M.12. Pedonalização / Limitação e Redefinição de Tráfego no CH**

Os centros históricos devem ser zonas com uma qualidade de vida ímpar, pelo que o seu acesso rodoviário deverá ser limitado, dando preferência a residentes e veículos previamente autorizados (cargas e descargas, serviços municipais de recolha de resíduos sólidos urbanos, ambulâncias, veículos policiais e outros veículos especiais). O objectivo é permitir uma melhoria na circulação rodoviária, bem como na circulação pedonal. Neste sentido, o trânsito deverá ser prioritizado para residentes e veículos autorizados, sendo que a população trabalhadora deverá ser encaminhada para os parques de estacionamento periféricos como o da Expotorres, do edifício da Câmara Municipal, do mercado municipal, a Norte do CH (ligação com a zona do Choupal) e futuras bolsas a definir.

A redefinição do tráfego/estacionamento do Centro Histórico deve, assim contribuir para mitigar o tráfego de atravessamento que actualmente se verifica; potenciar a adesão aos modos suaves, quer para deslocações locais quer para deslocações de ligação a pólos em regiões periféricas ao Centro Histórico; e aumentar a capacidade de estacionamento para residentes dentro do Centro Histórico.

## **Orientações Estratégicas para a Revitalização de Eixos Rodoviários:**

### **M.13. Redefinição estratégica da Av. General Humberto Delgado e a Rua D. Teresa Jesus Pereira**

Os elevados volumes de tráfego complementados pela contínua presença de estacionamento ilegal, sendo por diversas vezes criada uma segunda fila de estacionamento, impossibilitam o livre acesso ao interior da cidade através de dois dos seus principais eixos: a Av. General Humberto Delgado e a Rua D. Teresa Jesus Pereira. A razão para este congestionamento deve-se essencialmente às cargas e descargas de serviços existentes na área, sendo para isso necessário implementar uma medida que

incida numa redefinição destes dois eixos e na implementação e fiscalização do novo regulamento de cargas e descargas.

A revitalização destes eixos deve passar por uma reflexão mais profunda sobre os objectivos estratégicos da cidade para o mesmo. O espaço canal existente possibilita um conjunto variado de soluções (por exemplo, dando privilégio ao estacionamento para residentes, ou aumentando o espaço para os modos suaves, ou alargando a zona para cargas e descargas; ou mesmo uma combinação de várias soluções).

## **Orientações Estratégicas para os Modos Suaves:**

### **M.14. Promoção dos modos suaves**

Verifica-se que grande parte das deslocações da população de Torres Vedras é de curta distância e realizada essencialmente em veículos particulares, em detrimento do modo pedonal, dos transportes colectivos e mesmo da bicicleta. O problema remete-se não só à inadequação das vias para as deslocações a pé ou de bicicleta da população, mas principalmente à educação da população que não se encontra habituada a movimentar-se a pé ou de bicicleta. Para tal, propõe-se a melhoria na qualidade dos passeios para facilitar a acessibilidade aos diversos serviços quer da população mais jovem, quer da população com mobilidade reduzida – idosos e a população com deficiências motoras e/ou visuais.

No que respeita à ligação pedonal entre o parque da Expotorres e ao centro da cidade recomenda-se vivamente que esse eixo seja revitalizado tornando a ligação Terminal-Cidade mais harmoniosa e fluida.

## **Informação e Comunicação:**

### **M.15. Campanhas de informação e comunicação**

Uma estratégia de mobilidade integrada pressupõe simultaneamente um plano consistente de informação e comunicação à população, de forma não só a assegurar um maior envolvimento da população local nas decisões futuras, como também para garantir que as medidas adoptadas são devidamente disseminadas para alcançar os objectivos traçados. Neste sentido, o município de Torres Vedras deverá realizar acções de comunicação e informação sobre as soluções a implementar, em parceria com todas as

Divisões da Câmara Municipal cujas competências se enquadrem no âmbito da estratégia.

## Índice

<b>1. Introdução .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Caracterização da Cidade .....</b>	<b>6</b>
2.1. Situação Actual .....	6
2.1.1. Demografia .....	7
2.1.2. Economia .....	9
2.1.3. Infra-estruturas de Transportes e Mobilidade .....	10
2.2. Visão Estratégica .....	11
<b>3. Perfis de Mobilidade .....</b>	<b>13</b>
3.1. Residentes na Cidade .....	13
3.2. Viajantes Pendulares .....	14
3.2.1. Trabalhadores no centro da cidade .....	15
3.2.2. Viajantes pendulares Torres Vedras ↔ Lisboa .....	15
3.3. Idosos e População com Mobilidade Reduzida .....	16
3.4. Escolas .....	17
3.5. Visitantes ocasionais (comércio local e canal HORECA) .....	18
3.5.1. Cargas & Descargas .....	18
3.6. Turistas .....	19
<b>4. Infra-estruturas de suporte .....</b>	<b>21</b>
4.1. Transporte Colectivo Urbano .....	21
4.1.1. Vai-Vem .....	21
4.2. Estacionamento .....	23
4.3. Zonas Pedonais e Acessibilidades .....	24
<b>5. Orientações Estratégicas para a Mobilidade na Cidade de Torres Vedras: Medidas Estruturantes .....</b>	<b>25</b>

---

5.1. Orientações Estratégicas de Promoção do Transporte Colectivo .....	25
5.2. Orientações Estratégicas de Gestão do Estacionamento .....	29
5.3. Orientações Estratégicas para a Revitalização do Centro Histórico .....	36
5.4. Orientações Estratégicas para a Revitalização de Eixos Rodoviários .....	38
5.5. Orientações Estratégicas para os Modos Suaves .....	38
5.6. Informação e Comunicação .....	39
5.7. Adequação das Medidas aos Perfis de Mobilidade dos Clientes .....	41
<b>6. Resumo das Principais Medidas .....</b>	<b>42</b>
<b>Bibliografia .....</b>	<b>44</b>

## Índice de Tabelas

Tabela 1 – Evolução e distribuição da população residente no concelho de Torres Vedras <sup>[2]</sup> .....	7
Tabela 2 – Evolução e distribuição da população no concelho de Torres Vedras <sup>[2]</sup> .....	9
Tabela 3 – Escolas localizadas na cidade de Torres Vedras, no ano lectivo 2004/2005..	17
Tabela 4 – Caracterização do Transporte Colectivo Urbano.....	21
Tabela 5 – Estatísticas da procura do Vai-Vem, de Abril a Junho de 2006 .....	22

## Índice de Figuras

Figura 1 – Mapa de localização do concelho de Torres Vedras <sup>[1]</sup> .....	6
Figura 2 – Concelho de Torres Vedras: representatividade da população residente segundo o grupo etário, 1991-2001 <sup>[2]</sup> .....	8
Figura 3 – População residente por sectores de actividade económica, em 2001 <sup>[1]</sup> .....	9
Figura 4 – Vias estruturantes de transportes no concelho de Torres Vedras <sup>[1]</sup> .....	11
Figura 5 – Meio de transporte utilizado nas viagens pendulares casa-trabalho, em 2001 <sup>[2]</sup> .....	14
Figura 6 – Motivo das deslocações diárias na cidade de Torres Vedras, em 2003 <sup>[8]</sup> .....	15
Figura 7 – Zonas propostas para controlo de estacionamento .....	31
Figura 8 – Plano de Reordenamento no Tráfego do Centro Histórico .....	37

## 1. Introdução

A tendência verificada nas últimas décadas nas cidades é de constante expansão, associado a mudanças significativas nas suas características funcionais. Os perímetros urbanos foram alastrando, absorvendo as áreas periféricas, nas quais se começaram a instalar grande parte das actividades económicas, acompanhadas pela emigração do sector habitacional para zonas adjacentes aos congestionados centros urbanos. Por outro lado, é cada vez maior a dependência das sociedades contemporâneas nos sistemas de transportes, em especial nos veículos individuais, exigindo cada vez mais mobilidade.

Não obstante, e numa óptica do conceito de desenvolvimento sustentável, é impreterível que o crescimento da mobilidade dos cidadãos decorra de uma forma ordenada e sustentável tanto numa perspectiva económica, como social e ambiental.

Neste contexto, surge esta Estratégia de Mobilidade que pretende, por um lado, diagnosticar as principais debilidades do actual sistema de transportes da cidade de Torres Vedras e, por outro, definir um conjunto de medidas com vista à melhoria da mobilidade e da qualidade de vida em toda a cidade.

Esta estratégia baseia-se nos principais objectivos considerados essenciais para uma política de mobilidade em termos Europeus, nomeadamente:

- **Redução da utilização do transporte individual;**
- **Melhoria do serviço de transporte público**, assim como das condições de utilização dos modos suaves;
- Promoção dos **modos suaves, nomeadamente andar a pé e de bicicleta;**
- Intervenção ao nível do estacionamento, como ferramenta de **controlo dos acessos aos centros urbanos;**
- **Revitalização dos principais eixos rodoviários**, garantindo maior segurança e equidade entre o veículo particular, o transporte colectivo e o peão;
- **Optimização da logística dos serviços de cargas e descargas** de forma a reduzir os seus impactes no tráfego rodoviário e no ambiente.

## 2. Caracterização da Cidade

### 2.1. Situação Actual

O concelho de Torres Vedras é um município litoral localizado na província da Estremadura, distrito de Lisboa, inserido na área abrangida pela Associação de Municípios do Oeste (Figura 1).

O concelho possui uma área de 407,09 km<sup>2</sup> distribuída por 20 freguesias: A-dos-Cunhados, Campelos, Carmões, Carvoeira, Dois Portos, Freiria, Maceira, Matacães, Maxial, Monte Redondo, Outeiro da Cabeça, Ponte do Rol, Ramalhal, Runa, Santa Maria (Torres Vedras), São Pedro da Cadeira, São Pedro e Santiago (Torres Vedras), Silveira, Turcifal e Ventosa. É limitado a Norte pelo concelho de Lourinhã, a Nordeste pelo concelho do Cadaval, a Este pelo concelho de Alenquer, a Sudeste pelo concelho do Sobral de Monte Agraço, a Sul pelo concelho de Mafra e a Oeste pelo Oceano Atlântico.



Figura 1 – Mapa de localização do concelho de Torres Vedras<sup>[1]</sup>

Esta Estratégia de Mobilidade foca essencialmente os problemas de mobilidade da cidade, repartindo-se actualmente pelas freguesias de Santa Maria e S. Miguel e S. Pedro e Santiago, que se estende numa área total de 13 km<sup>2</sup>.

### 2.1.1. Demografia

O concelho de Torres Vedras apresenta um povoamento muito disperso, com um elevado número de pequenos aglomerados urbanos, cerca de duzentos e cinquenta, sendo que a sua grande maioria não ultrapassa os 200 habitantes.

A população residente na cidade de Torres Vedras (num total de 16.461 indivíduos) representa cerca de 22% da população total do concelho, com uma idade média de 38,8 anos<sup>[2]</sup>

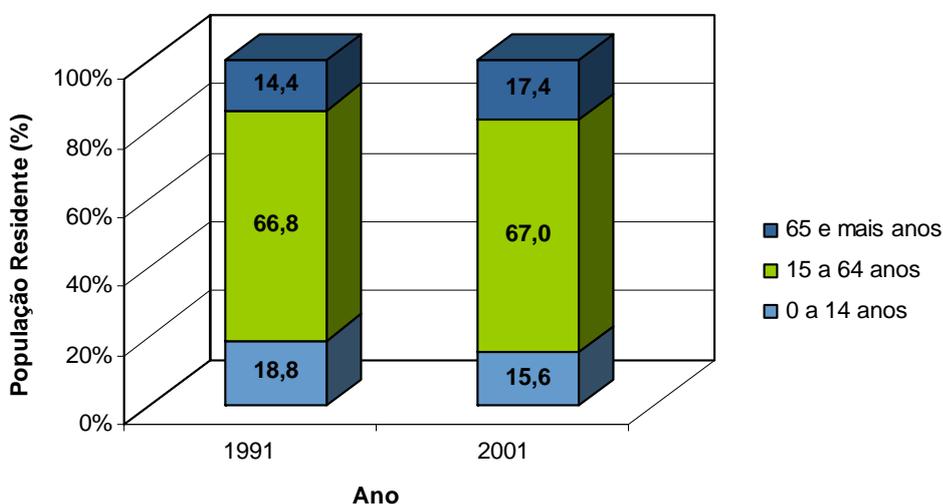
**Tabela 1** – Evolução e distribuição da população residente no concelho de Torres Vedras<sup>[2]</sup>

Freguesia	População Residente Total		
	1991	2001	Varição
A-dos-Cunhados	7.895	6.936	-12,15%
Campelos	2.624	2.708	3,20%
Carmões	871	847	-2,76%
Carvoeira	1.675	1.610	-3,88%
Dois Portos	2.394	2.153	-10,07%
Freiria	2.270	2.464	8,55%
Maceira	<i>n.d.</i>	1.845	<i>n.a.</i>
Matacães	1.288	1.222	-5,12%
Maxial	2.829	2.962	4,70%
Monte Redondo	822	787	-4,26%
Outeiro da Cabeça	986	932	-5,48%
Ponte do Rol	2.063	2.081	0,87%
Ramalhal	3.004	3.052	1,60%
Runa	1.124	1.032	-8,19%
Santa Maria	4.526	5.061	11,82%
São Pedro da Cadeira	4.053	4.339	7,06%
São Pedro e Santiago	15.397	17.548	13,97%
Silveira	5.471	6.496	18,74%
Turcifal	2.882	3.008	4,37%
Ventosa	5.011	5.167	3,11%
<b>Total do Concelho</b>	<b>67.185</b>	<b>72.250</b>	<b>7,54%</b>
<b>Total da Cidade</b>	<b>14381</b>	<b>16461</b>	<b>14,46%</b>

Desde 1970 que se verifica que o crescimento populacional no concelho é mais acentuado na freguesia da Silveira (zona litoral) e nas freguesias da cidade, prevendo-se que este crescimento urbano se continue a notar, sendo a estimativa para 2014 de cerca de 30 mil habitantes,

A população no concelho encontra-se num processo de envelhecimento acentuado, sendo de referir que no ano de 2004 o índice de envelhecimento da população era de 113%<sup>[5]</sup>.

Pela análise da figura seguinte verifica-se que a idade da população está a aumentar, com uma diminuição visível da camada mais jovem:



**Figura 2** – Concelho de Torres Vedras: representatividade da população residente segundo o grupo etário, 1991-2001<sup>[2]</sup>

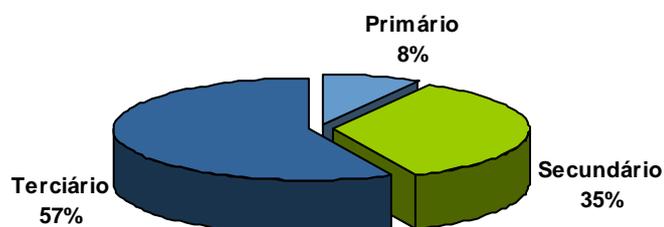
A previsão de crescimento demográfico aponta para um notório aumento da população residente no concelho, sendo este crescimento mais acentuado nas freguesias da cidade (cerca de 25% na freguesia de Santa Maria e 33% na de São Pedro e Santiago), como se pode observar na Tabela 2.

**Tabela 2** – Evolução e distribuição da população no concelho de Torres Vedras<sup>[2]</sup>

Freguesia	População Residente Total		
	2001	2014 (Estimativa)	Variação
A-dos-Cunhados	6.936	7.876	13,55%
Campelos	2.708	3.214	18,69%
Carmões	847	962	13,58%
Carvoeira	1.610	1.838	14,16%
Dois Portos	2.153	2.469	14,68%
Freiria	2.464	2.852	15,75%
Maceira	1.845	2.160	17,07%
Matacães	1.222	1.393	13,99%
Maxial	2.962	3.393	14,55%
Monte Redondo	787	906	15,12%
Outeiro da Cabeça	932	1.115	19,64%
Ponte do Rol	2.081	2.488	19,56%
Ramalhal	3.052	3.559	16,61%
Runa	1.032	1.243	20,45%
Santa Maria	5.061	6.368	25,82%
São Pedro da Cadeira	4.339	4.866	12,15%
São Pedro e Santiago	17.548	23.358	33,11%
Silveira	6.496	7.519	15,75%
Turcifal	3.008	3.480	15,69%
Ventosa	5.167	5.940	14,96%
<b>Total</b>	<b>72.250</b>	<b>86.999</b>	<b>20,41%</b>

### 2.1.2. Economia

Relativamente à economia do concelho, entre 1991 e 2001 a população residente empregada no sector primário diminuiu em 50%, tendo sido a sua maioria absorvida pelo sector terciário (41%), fruto do grande desenvolvimento verificado na região<sup>[5]</sup>.



**Figura 3** – População residente por sectores de actividade económica, em 2001<sup>[1]</sup>

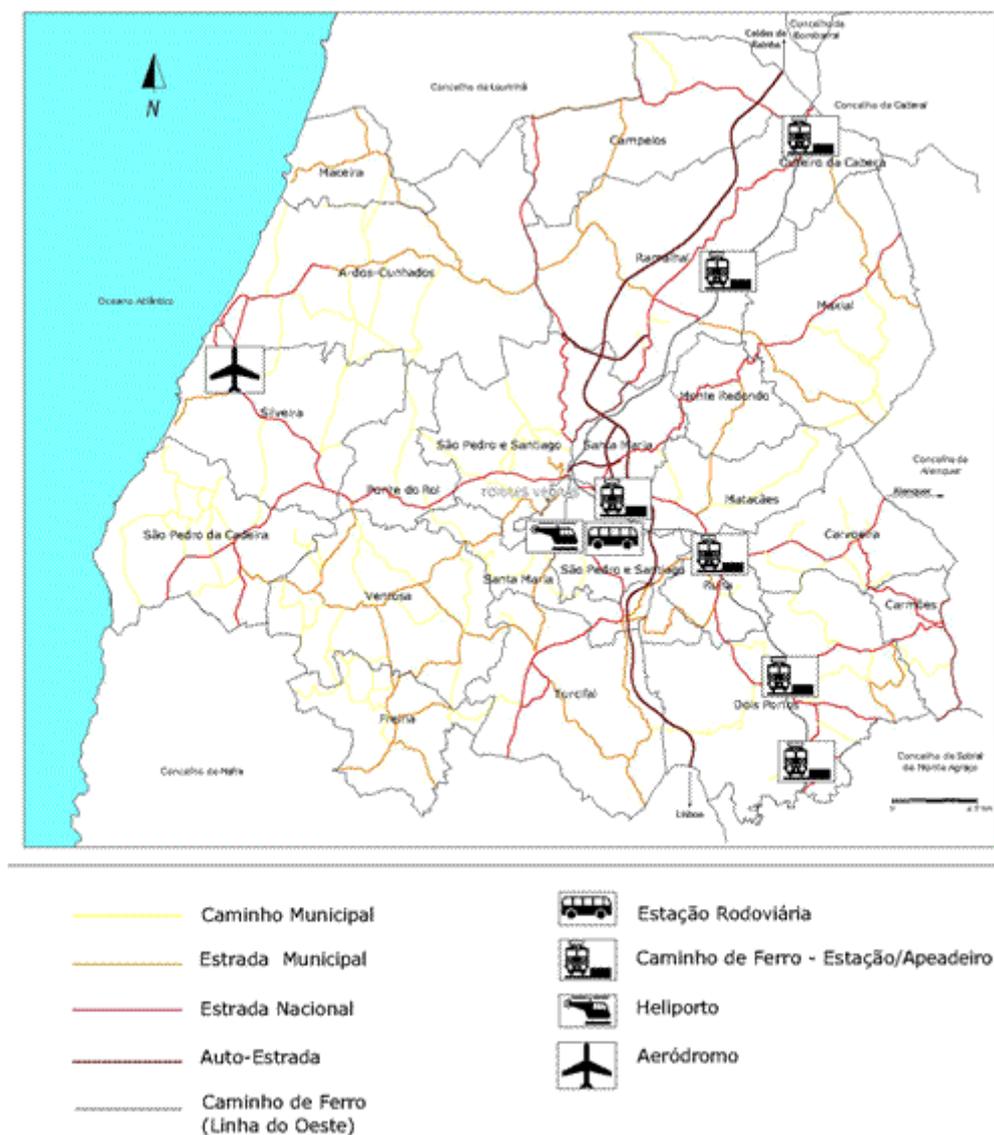
No que respeita à população não activa, apurou-se que o grupo mais representativo é o dos indivíduos reformados, com 52%, facto que reflecte o envelhecimento populacional referido anteriormente<sup>[5]</sup>.

### 2.1.3. Infra-estruturas de Transportes e Mobilidade

Situado a menos de 50 quilómetros da capital portuguesa, o concelho de Torres Vedras dispõe de uma grande acessibilidade aos centros urbanos mais próximos, originada pela convergência de numerosas vias de comunicação: a auto-estrada n.º 8, que permite o rápido acesso a Peniche, Caldas da Rainha, Leiria, Santarém e Lisboa, e as vias que atravessam Mafra e Arruda dos Vinhos dando lugar à ligação para Lisboa via Montachique. A rede viária é caracterizada por um desenho radial, centrado na cidade de Torres Vedras.

Com o prolongamento do IC1/A8, em auto-estrada até Leiria, e a construção do IC11, Torres Vedras ficará posicionada como ponto de forte acesso rodoviário quer à Área Metropolitana de Lisboa quer ao resto do país.

A cidade de Torres Vedras está actualmente servida por uma linha de transporte ferroviário, mas com fraca expressão, sendo que o principal suporte económico da Linha do Oeste assenta na importância significativa que o transporte de mercadorias tem para a região.



**Figura 4** – Vias estruturantes de transportes no concelho de Torres Vedras<sup>[1]</sup>

## 2.2. Visão Estratégica

A visão estratégica para o concelho de Torres Vedras consta do Plano Director Municipal<sup>[6]</sup> como uma aposta no reforço de Torres Vedras enquanto complemento funcional com a AML a diversos níveis, nomeadamente reforçando Torres Vedras como espaço de lazer e descentralização da AML; como espaço residencial de qualidade e como pólo atractivo para o turismo.

Os principais desafios em termos de mobilidade para a cidade assentam na gestão do estacionamento, dando prioridade ao residente e ao visitante de curta duração, assim como numa gestão organizada dos serviços de cargas e descargas, actualmente causadores de graves problemas de trânsito na cidade.

O PDM refere ainda a importância de requalificar as estruturas urbanas e integrar funcionalmente os aglomerados de nível superior, procurando por um lado preservar todas as vantagens da pequena escala de Torres Vedras para a qualidade de vida das populações e por outro, garantir o conjunto de facilidades e serviços que hoje caracterizam uma cidade europeia de referência.

Adicionalmente, um dos objectivos do concelho é preservar o ambiente e salvaguardar o Património Histórico e Cultural, tendo quatro áreas particularmente sensíveis: a faixa litoral, onde se irá exercer sempre as maiores pressões turísticas, os principais aglomerados urbanos que concentrarão as actividades terciárias e industriais, as zonas de desenvolvimento de actividades pecuárias e as áreas rurais onde exista património construído com interesse para segundas residências, usos turísticos e afins. A preservação do património cultural passa também pelo apoio e dinamização das colectividades e associações, em que o concelho tem algumas tradições significativas, e que podem ser ainda um factor de animação de actividades turísticas.

Finalmente, o concelho pretende equipar o território municipal com as infra-estruturas e equipamentos essenciais, dado que a qualidade de vida e o bem-estar das populações pressupõe um sentimento de comunidade, de pertença e a identificação com um dado território, não são desejáveis, nem seriam possíveis, alterações significativas do padrão de povoamento no período do PDM.

Embora a visão estratégica do concelho esteja bem definida, a principal preocupação consiste no apetrechamento, no mais curto prazo de tempo possível, do espaço concelhio no que respeita aos equipamentos e infra-estruturas essenciais<sup>[6]</sup>.

### 3. Perfis de Mobilidade

Após o diagnóstico das necessidades de mobilidade de todos os cidadãos que se deslocam na cidade de Torres Vedras, e no sentido de facilitar o enquadramento das soluções a essas necessidades, foram definidas classes de cliente que correspondem aos grupos que mais se evidenciam no contexto da cidade e que partilham perfis de mobilidade semelhantes, nomeadamente:

- Residentes da cidade;
- Trabalhadores no centro da cidade;
- Viajantes pendulares Torres Vedras ↔ Lisboa
- Idosos e População com Mobilidade Reduzida;
- Escolas;
- Visitantes ocasionais (comércio local e canal HORECA);
- Turistas.

#### 3.1. Residentes na Cidade

A cidade de Torres Vedras aloja mais de 10 mil fogos habitacionais, com cerca de 22% da população total do concelho. Os residentes que circulam durante o dia na cidade encontram grande dificuldade de estacionamento em certos eixos rodoviários, derivado:

- da inexistência de zonas de estacionamento reservadas a moradores;
- da existência do um afluxo de tráfego para o centro da cidade durante as horas de manhã com permanência até à hora de ponta da tarde.

Contrariamente à maioria dos centros urbanos, Torres Vedras é uma cidade que não apresenta problemas de fundo na gestão do estacionamento em horário pós-laboral, dado que o número de lugares disponíveis para estacionamento na grande maioria das zonas analisadas é suficiente para servir os residentes da cidade. Ou seja, em Torres Vedras a relação entre o número de lugares disponíveis à superfície e número de veículos de residentes é superior à unidade, o que torna a cidade do ponto de vista de estacionamento nocturno potencialmente sustentável. Contudo, durante o dia, fruto dos

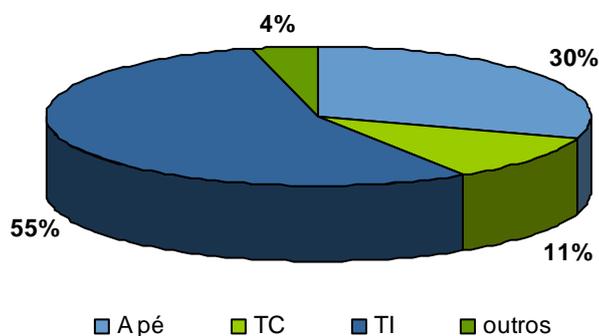
movimentos pendulares dos visitantes e trabalhadores, esse rácio inverte-se, indicando a necessidade de introdução de medidas mais severas de gestão da procura de estacionamento.

Resumindo, a estratégia terá de passar por desenvolver uma política de gestão e fiscalização do estacionamento essencialmente durante o horário laboral, passando pela criação de selos de residentes e elaboração de um regulamento de estacionamento que contemple esta classe.

### 3.2. Viajantes Pendulares

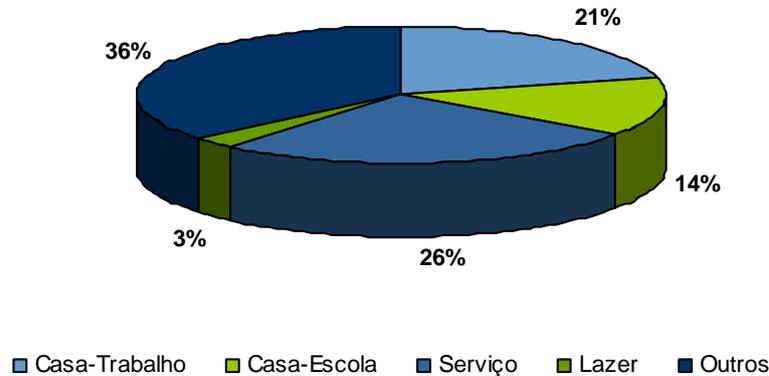
Existe um número significativo de pessoas que convergem para a cidade de Torres Vedras, quer sejam trabalhadores no centro mas residentes fora da cidade, que trabalhadores que acedem aos serviços de transporte interurbano instalados no centro.

Em 2001 a repartição das viagens pelos diversos meios foram os apresentados na Figura 5:



**Figura 5** – Meio de transporte utilizado nas viagens pendulares casa-trabalho, em 2001<sup>[2]</sup>

Verifica-se que o transporte individual é o modo com maior peso, característica que representa um impacto muito significativo nas deslocações diárias ao centro da cidade, como ficou demonstrado nos levantamentos de entradas e saídas de veículos na cidade realizados pelos serviços da câmara<sup>[8]</sup> nos principais eixos de acesso à cidade. Assim, através de um inquérito tipo cordão foram identificados 33.500 veículos a aceder ou atravessar a cidade para o período entre as 7h00 e as 20h00, num dia útil típico. Cerca de 10% destes veículos foram inquiridos de forma a averiguar os principais motivos da viagem, tendo-se chegado à conclusão que mais de 60% das deslocações estão associadas ao motivo casa-trabalho e serviços.



**Figura 6** – Motivo das deslocações diárias na cidade de Torres Vedras, em 2003<sup>[8]</sup>

### 3.2.1. Trabalhadores no centro da cidade

Um sub-grupo dos viajantes pendulares corresponde aos trabalhadores que cujo local de trabalho é a cidade de Torres Vedras mas que não moram na mesma.

Este visitante típico da cidade de Torres Vedras faz, em média, uma deslocação diária pendular com permanência durante o período laboral na cidade por razões profissionais, não recorrendo ao transporte colectivo evitando muitas vezes o estacionamento tarifado.

Sabendo que o espaço urbano destinado a estacionamento é excedentário fora do centro da cidade e nas regiões limítrofes, mas insuficiente para satisfazer visitantes pendulares, ocasionais e residentes, verifica-se que para esta classe terão de ser estabelecidas prioridades controladas através do metido de gestão do estacionamento tarifado.

### 3.2.2. Viajantes pendulares Torres Vedras ↔ Lisboa

O concelho de Torres Vedras funciona como um pólo importante de trabalhadores da cidade de Lisboa que efectuam diariamente deslocações entre a cidade de Torres Vedras e Lisboa, sendo que cerca de 12,5% da população da cidade estuda ou trabalha fora do concelho<sup>[2]</sup>. Este factor tem um impacte bastante significativo ao nível do número de veículos estacionados no centro da cidade durante todo o dia, derivado dos viajantes que utilizam o serviço das Directas da Barraqueiro Oeste deixando o seu veículo particular estacionado durante grande parte do dia junto às paragens das mesmas. Adicionalmente,

a actual localização do terminal rodoviário (perto da estação ferroviária) e a uma distância pedonal do centro tornou-se pouco adequada quando:

- a principal função deste serviço é transportar os habitantes de Torres Vedras para fora do concelho (em viagens pendulares), tornando-se numa ligação entre a cidade a localidades extra-concelhias, e não atrair visitantes de fora para o centro da cidade;
- a grande maioria dos utentes deste serviço não reside do centro da cidade;
- a mobilidade oferecida pelo modo ferroviário deixou de ser relevante;

Adicionalmente, como consequência da sua actual localização, uma quantidade significativa de viajantes pendulares para Lisboa opta por deixar o seu veículo particular junto ao terminal ocupando de uma forma abusiva o espaço público inicialmente destinado a residentes, potenciais visitantes e cargas e descargas.

A solução ideal passaria por redefinir a localização do terminal rodoviário libertando assim espaço para estacionamento, aliviando o tráfego na Av. Humberto Delgado, e possibilitando uma nova metodologia da gestão do estacionamento local.

### **3.3. Idosos e População com Mobilidade Reduzida**

Conforme apresentado na caracterização demográfica da cidade, uma parte significativa desta está envelhecida e economicamente não activa. Com cada vez maiores dificuldades em se deslocarem autonomamente, os idosos procuram a todo o custo combater o sedentarismo realizando visitas ao mercado, aos centros de saúde, aos serviços sociais, etc. No caso particular da Cidade de Torres Vedras os principais problemas observados prendem-se com dificuldades de acesso ao centro de saúde, por este se encontrar longe do CH, não existindo actualmente transportes públicos suficientes nesta área, devido à dificuldade de circulação na mesma.

A solução passa pela adopção de sistemas de transporte colectivo dirigido ao cliente, em regime de *navette*, com percurso circular que sirvam de pólo dinamizador de mobilidade dos idosos. A existência de um serviço com preços atraentes, com um circuito predominantemente urbano e com um sistema de bilhética de fácil divulgação poderá tornar-se parte da rotina diária dos idosos, não apenas frequentar os serviços anteriormente

definidos mas também viajar por viajar, voltando a usufruir das potencialidades da cidade no que toca a comércio, serviços lúdicos, parques, etc.

### 3.4. Escolas

Devido à grande expressão da população em idade escolar na população da cidade de Torres Vedras, esta aloja um total de 40 escolas públicas e privadas:

**Tabela 3** – Escolas localizadas na cidade de Torres Vedras, no ano lectivo 2004/2005

Ensino	Nº escolas	População
Pré-escolar	22	825
1º ciclo	13	1118
2º e 3º ciclos	3	2063
Secundário	2	699
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>4705</b>

De acordo com actual legislação (Decreto-lei nº 299/84 de 5 de Setembro) relativa ao transporte escolar impõe que a câmara municipal assegure gratuitamente o transporte dos alunos que residam a uma distância superior a 3 ou 4 km do estabelecimento de ensino que frequentam. No entanto, fruto da localização das principais escolas e da habitação dos estudantes, o transporte escolar não representa um problema de fundo para o município de Torres Vedras.

O principal problema inerente ao transporte escolar prende-se com o elevado congestionamento verificado nas horas de início das aulas, causado pelos veículos dos pais que levam os filhos à escola. Assim, na redefinição da gestão do estacionamento deve ser tido em consideração este problema. Complementarmente, a cidade de Torres Vedras, deverá promover uma transferência modal das deslocações dos estudantes do transporte individual motorizado, para deslocações em transporte colectivo e/ou a pé. Para tal, a estratégia integrada que se propõe visa, por um lado, aumentar a oferta de Transporte colectivo urbano, alargar a rede pedonal, melhorar a segurança do peão em eixos rodoviário estruturantes e reorganizar o espaço de superfície destinado ao estacionamento.

### 3.5. Visitantes ocasionais (comércio local e canal HORECA)

O transporte urbano de mercadorias é essencial ao funcionamento dos centros urbanos, dado ser um elemento-chave do sistema de abastecimento. No entanto, este deve ser analisado não só na perspectiva económica mas também considerar os seus impactes no funcionamento do tráfego e no funcionamento sustentável da vida urbana.

Para além das cargas e descargas, existem ainda um sub-grupo de visitantes ocasionais que corresponde aos clientes do comércio local. Apesar da cidade não ser caracterizada por visitantes nocturnos, uma vez que não tem uma grande oferta de estabelecimentos comerciais nocturnos (restauração e entretenimento), nos dias úteis, um visitante que queira estacionar durante um curto período de tempo no centro da cidade durante o dia tem grandes dificuldades em encontrar um lugar disponível para o fazer, uma vez que a maioria dos lugares existentes tem uma rotatividade muito reduzida (facto anteriormente evidenciado nas classes dos residentes da cidade e viajantes pendulares). Como tal, será essencial apostar numa política de gestão do estacionamento que privilegie o visitante ocasional junto aos principais centros de comércio e serviços.

#### 3.5.1. Cargas & Descargas

Segundo o regulamento de circulação rodoviária e operações de carga e descarga de mercadorias no município de Torres Vedras, de Agosto de 2005, nas zonas delimitadas pelas vias e arruamentos definidas no Anexo A do mesmo documento é proibida a circulação e a realização de operações de cargas e descargas nos períodos compreendidos entre as 8h e as 10h e entre as 17h e as 19h30.

Em todas as zonas pedonais existentes no concelho de Torres Vedras são proibidos o estacionamento e circulação, bem como as operações de carga e descarga nos períodos compreendidos entre as 8h e as 13h de 2ª feira a Sábado e entre as 15h e as 19h, de 2ª a 6ª feira.

Actualmente verifica-se um congestionamento intenso no eixo constituído pela Av. General Humberto Delgado e Rua D. Teresa Jesus Pereira, essencialmente provocado pelo elevado número de cargas e descargas efectuadas em pleno eixo, constituindo um subaproveitamento das vias em causa.

Logo, o plano de redefinição de gestão do estacionamento deve contemplar:

- zonas restritas às cargas e descargas durante o horário de funcionamento das mesmas;
- um forte divulgação da nova regulamentação perante o s principais actores envolvidos;
- uma forte fiscalização com vista a atenuar os impactes directos no tráfego rodoviário.

Normalmente, a redefinição da gestão das cargas e descargas passa pela elaboração de um regulamento que defina as normas das Cargas e Descargas.

### 3.6. Turistas

A actividade turística na cidade de Torres Vedras é significativa para a actividade económica do concelho e apresenta muito boas condições de desenvolvimento, devido essencialmente ao património histórico-cultural diversificado com uma envolvente com valor natural e paisagístico, nomeadamente:

- o Castelo Medieval;
- o Centro Histórico;
- os Paços do Concelho;
- o Aqueduto de Torres Vedras.

Para além das atracções edificadas, Torres Vedras é ainda ponto de atracção em dois eventos com grande impacto: o Carnaval de Torres Vedras e a Feira de S. Pedro, sendo alvo de um grande número de visitantes especificamente para estes períodos.

Em 2000 a cidade possuía 3 estabelecimentos hoteleiros, com uma capacidade de alojamentos média de 64 camas, com uma ocupação bruta de 22%<sup>[2]</sup>.

Actualmente, o turista típico que visita a cidade de Torres Vedras procura visitar os seus monumentos mas não é orientado para estacionar num parque dedicado a este tipo de utentes.

Assim, será prioritária uma aposta na informação ao turista a nível de sinalética rodoviária nomeadamente vertical, para que seja guiado para um parque periférico com acesso

pedonal directo aos pólos de atracção., onde se deverá colocar informação turística. Este parque deverá ser pago, preferencialmente com uma tarifa única ou de preço apelativo, conferindo segurança, conforto e orientação ao turista.

A motivação principal dos visitantes da cidade é por lazer, sendo esta tendência mais notável nos turistas estrangeiros (77,2% da amostra em oposição a apenas 59,0% dos turistas nacionais). Os restantes visitantes indicam negócios como a sua motivação para a deslocação<sup>[9]</sup>.

## 4. Infra-estruturas de suporte

### 4.1. Transporte Colectivo Urbano

O transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Torres Vedras é da responsabilidade da transportadora Barraqueiro Oeste, que assegura o transporte mediante duas linhas urbanas a 101 – Hilarião e a 102 – S. Gonçalo.

A carreira 101 efectua o transporte entre o Terminal Rodoviário, Hilarião e Graça, sendo o tempo médio entre cada veículo de 30 minutos. (ver B.1)

Relativamente à carreira 102, esta assegura o transporte entre o Terminal Rodoviário, B. Arenes, Graça e S. Gonçalo, sendo o tempo médio entre cada veículo de 30 minutos. (ver B.2)

Na tabela seguinte encontra-se a caracterização das diversas linhas urbanas no que diz respeito ao número médio de passageiros e circulações por dia de acordo com dados fornecidos pela transportadora Barraqueiro Oeste.

**Tabela 4 – Caracterização do Transporte Colectivo Urbano**

Linha	Nº passageiros (média diária) <sup>1</sup>	Nº de circulações (por dia e por sentido)
101	605	28
102	203	26

#### 4.1.1. Vai-Vem

O serviço Vai-Vem, inaugurado em Abril de 2006, foi criado com vista a contribuir para a melhoria do tráfego no interior da cidade numa óptica de serviço *Park&Ride*, efectuando a ligação entre o parque de estacionamento da Expotorres e o centro da cidade. Com este tipo de serviço, pretendeu-se alterar o modo de acesso ao centro da cidade, promovendo

---

<sup>1</sup> - valores médios diários medidos nos dias úteis do mês de Novembro de 2006.

o estacionamento dos veículos individuais em parques periféricos e a utilização de transportes colectivos para penetrar no centro.

O serviço é caracterizado por um mini-autocarro de 27 lugares que efectua um percurso circular por Torres Vedras entre as 8h00 e às 20h00 apenas nos dias úteis, partindo todos os 15 minutos do Parque Regional de Exposições – Expotorres, e num total de 11 locais de paragem.

O Vai-Vem iniciou o seu serviço com um preço simbólico: €1,00 por dia relativo ao título de estacionamento no parque da Expotorres e com direito a duas viagens no Vai-Vem sem nenhum custo acrescido, €0,80 por cada ocupante do veículo que não o condutor e gratuito para crianças até aos 12 anos.

**Tabela 5** – Estatísticas da procura do Vai-Vem, de Abril a Junho de 2006<sup>2</sup>

Mês	Título de Estacionamento	Bilhetes vendidos a bordo	Utilização de Passe urbano	Passageiros transportados (média diária)
<b>Abril</b> <sup>3</sup>	205	132	41	24
<b>Mai</b>	498	261	114	34
<b>Junho</b>	441	222	105	31

Apesar de se verificar um crescimento na procura do serviço, este revela-se muito incipiente. Os principais problemas apresentados pela população de Torres Vedras consistiam no elevado preço do bilhete para ocupantes de um veículo que não seja o condutor e a falta de equidade para aqueles que compram o bilhete de *Park&Ride*.

Na realidade, o sucesso de um sistema de *Park&Ride* como o Vai-Vem encontra-se fortemente ligado à introdução de outras medidas estruturantes que transformem o Vai-Vai não apenas num simples sistema de transporte colectivo a adicionar ao já existente, mas sim num complemento de apoio às soluções de mobilidade implementadas. Entre essas medidas encontram-se a gestão do estacionamento, a redefinição dos transportes interurbanos, assim como a promoção dos modos suaves. Por outras palavras, sendo o Vai-Vai um solução de apoio às medidas estruturantes a introduzir na cidade de Torres

<sup>2</sup> - dados constantes nos mapas de serviço mensal da Barraqueiro Oeste.

<sup>3</sup> - devido ao início de funcionamento do Vai-Vem ter sido no dia 10 de Abril, as estatísticas deste mês correspondem apenas a 16 dias.

Vedras, o seu sucesso só será pleno quando essas medidas forem efectivamente implementadas., Entretanto, e com vista a potenciar a sua oferta de mobilidade, devem ser tomadas medidas provisórias que levem a uma habituação por parte dos habitantes de Torres Vedras a este produto, assim como a uma melhor percepção das melhorias a introduzir no sistema.

Nesse sentido, e devido à fraca adesão deste serviço por parte da população, a política tarifária foi reformulada em Novembro de 2006, sendo que neste momento se encontra a funcionar gratuitamente mas com a emissão de bilhetes (correspondente ao título de estacionamento), de modo a controlar as entradas de clientes. Actualmente, também não é permitida a entrada de clientes no meio do percurso que não tenham título de estacionamento.

## 4.2. Estacionamento

A cidade de Torres Vedras possui actualmente cerca de 500 lugares de estacionamento tarifados, localizados no centro da cidade essencialmente junto aos pólos de serviços e comércio.

Para suporte deste pagamento, existem 24 parcómetros activos que são recolhidos semanalmente pelos serviços camarários que efectuem também toda a manutenção e reparação de pequenas avarias dos mesmos. Actualmente não está em funcionamento nenhuma ferramenta de gestão automática dos parcómetros, existindo apenas uma base de dados para efeitos estatísticos.

Apesar da existência de uma política de estacionamento, verifica-se que o estacionamento no centro da cidade não está ordenado, devido essencialmente a uma fiscalização ineficiente.

Actualmente a política de estacionamento na cidade de Torres Vedras prevê que a fiscalização da ocupação legal dos lugares seja feita apenas pela PSP. Os resultados da recolha dos parcómetros demonstram que neste momento a taxa de receitas é de cerca de 35% do seu potencial, cenário em que corresponderia uma taxa de ocupação de 100%. Esta situação, acrescida do facto de se verificar que o estacionamento não tem rotatividade, estando ocupado por veículos estacionados de longa duração, pressupõe uma elevada taxa de incumprimento, devido à fraca fiscalização.

No projecto do novo “Regulamento Municipal de Estacionamento e Remoção de Veículos Abandonados do Município de Torres Vedras”, está prevista a fiscalização pela Câmara, ou por eventuais concessionárias por delegação da Câmara, assim como pelas Autoridades Policiais.

A juntar ao estacionamento de superfície existente, a cidade de Torres Vedras encontra-se bem servida por parques tarifados quer de superfície quer subterrâneos.

### 4.3. Zonas Pedonais e Acessibilidades

A maior parte das deslocações dos habitantes da cidade de Torres Vedras são feitas em modo rodoviário, em particular recorrendo aos veículos individuais. Apesar da expressão deste modo, verifica-se ainda um número de deslocações pedonais consideráveis, uma vez que se trata de uma cidade com um centro histórico atractivo, com grande actividade económica, com um grupo de população idosa considerável, aos quais estão obviamente associados diversas deslocações pedonais.

Em termos demográficos, para além de se ter vindo a notar um considerável aumento da expressão de população idosa, a média de população residente em Torres Vedras portadora de algum tipo de deficiência é de 5,9% e o número mais representativo situa-se ao nível das deficiências motoras e visuais<sup>[5]</sup>, o que pressupõe que haja uma preocupação crescente em fornecer variadas soluções que consigam responder às necessidades desta fracção da população.

Verifica-se que ainda existem diversas questões que condicionam o fácil acesso dos transeuntes, nomeadamente barreiras arquitectónicas, não só no espaço público, como também no acesso aos serviços, estabelecimentos comerciais, edifícios de habitação, entre outros. Tendo a cidade carências desta natureza, verifica-se a necessidade de desenvolvimento de programas com o objectivo de eliminar as barreiras arquitectónicas e urbanísticas.

Existe já na CMTV um plano identificação de barreiras arquitectónicas e condicionantes às acessibilidades em desenvolvimento pelo Departamento de Urbanismo, bem como um plano desenvolvido pela APLA (Associação Portuguesa dos Lojistas do Audiovisual).

## 5. Orientações Estratégicas para a Mobilidade na Cidade de Torres Vedras: Medidas Estruturantes

Após a análise das principais necessidades ao nível da mobilidade da cidade de Torres Vedras e identificadas as infra-estruturas de suporte existentes, foram definidas as orientações estratégicas, sendo que a ordem pela qual são apresentadas segue a estrutura adoptada para o documento, não representando qualquer prioridade cronológica nem de importância estratégica.

### 5.1. Orientações Estratégicas de Promoção do Transporte Colectivo

#### M.1. Instalação do novo terminal rodoviário no Parque da Expotorres

A possibilidade e interesse demonstrados, quer pelo executivo da Câmara Municipal de Torres Vedras, quer pela Barraqueiro Oeste em transferir o actual terminal rodoviário para o Parque da Expotorres representa uma enorme oportunidade para:

- revitalizar o parque da Expotorres e ampliar as suas funções;
- potenciar o Vai-Vem como serviço de suporte ao serviço de Directas da Barraqueiro Oeste;
- evitar o atravessamento do centro da cidade pelos autocarros do serviço das Directas;
- libertar espaço urbano para outras funções.

A sua implementação no parque da Expotorres é igualmente muito apelativa pois:

- é um espaço amplo fortemente servido de estacionamento;
- permite uma deslocação pedonal ao centro da cidade (este factor é extremamente relevante, pois evita transbordos adicionais).
- é um parque terminal do serviço *Park&Ride* do Vai-Vem;

Apesar de se propor a realocização do terminal rodoviário, não se recomenda que este seja implantado afastado do centro da cidade, já que desta forma se criariam factores de redução da procura devido à necessidade de transbordos adicionais e à alteração

drástica dos hábitos de mobilidade de uma parte dos utilizadores do serviço das Directas, começando a evitar a cidade o que teria como consequência uma redução da procura ao comércio local e outros serviços.

Com a nova localização do terminal rodoviário poderá ser necessário uma redefinição pontual da rota do Vai-Vem para conseguir responder às necessidades dos clientes que actualmente se deslocam a pé para o terminal para utilizar diariamente o serviço das Directas. Adicionalmente, o próprio horário de funcionamento do Vai-Vem poderá ter de sofrer alterações no sentido de melhor cobrir o horário de ponta da manhã que, no caso das Directas para Lisboa, varre o período das 6:30 às 9:00.

Em suma, a instalação do novo terminal rodoviário no Parque da Expotorres terá como vantagens o não atravessamento da cidade por parte dos veículos pesados de passageiros da Barraqueiro Oeste (passando este a utilizar vias rápidas na sua saída para Lisboa), a libertação dos lugares de estacionamento no interior da cidade, o reaproveitamento do actual espaço do terminal para outras funções, potenciar o serviço do Vai-Vem e o parque da Expotorres, bem como manter a ligação entre os utentes do terminal e a cidade por via pedonal.

## **M.2. Reestruturação da Rede de Carreiras Urbanas de Torres Vedras**

A actual rede de transportes urbanos já há muito necessita de uma reestruturação para que consiga responder mais eficientemente às necessidades da população, facto igualmente reconhecido pela empresa prestadora do serviço.

A Barraqueiro Oeste mostrou já a sua intenção de proceder a uma reestruturação ainda durante o ano de 2007, que passe a servir os bairros periféricos como o Bairro Rabão o Vila Morena, e os novos bairros junto ao acesso norte à AE-8, além da zona industrial da Bairro Arenes e Cemitério de S. Miguel.

Tomando como base outras cidades ou centros urbanos com dimensões semelhantes e com necessidades de mobilidade similares, sugere-se que a Nova Rede de Carreiras Urbanas a implementar tenha em consideração as seguintes recomendações:

- Seja constituída por um número reduzido de linhas (e.g. 3 a 4)
- Cada linha tenha uma frequência apelativa, com continuidade ao longo do dia e maior intensidade nas horas de ponta;

- O começo/término de cada linha seja fora do centro da cidade, preferencialmente no Novo Terminal rodoviário
- A nova rede deverá cobrir os principais bairros periféricos, cruzando o centro da cidade e, uma vez implementado o novo terminal rodoviário no parque da Expotorres, deverá servir o mesmo;
- O modelo de contratualização da Nova Rede a desenvolver entre a CMTV e o operador a definir deverá ser de riscos partilhados. Ou seja, recomenda-se que o operador também tenha um objectivo a atingir no que toca à mobilidade gerada, qualidade do serviço, etc. Uma solução adoptada em outras cidades (ex. Vila Real, Ávila – Espanha) baseia-se num objectivo anual de passageiros transportados previamente estabelecido. Com base nesse valor (e na respectiva receita de bilhética) é estabelecido o custo mensal da rede. Se o número de passageiros for inferior o risco ficará do lado do operador. Se o número for superior as receitas adicionais são repartidas.

### **M.3. Revitalização do Vai-Vem**

Tendo em conta a actual reduzida procura do serviço Vai-Vem, torna-se necessária uma intervenção urgente com vista à revitalização do mesmo, que permitirá não só uma melhor gestão do estacionamento (como contrapartida ao facto deste ser tarifado no interior da cidade), como também uma melhor gestão do transporte público (como complemento às actuais linhas de transporte urbano e como linha alimentadora do serviço de Directas).

Com a entrada em vigor das medidas propostas de controlo do estacionamento no centro da cidade (ver M.6 a M.8), o parque da Expotorres irá inevitavelmente ganhar clientes, contribuindo assim para a promoção deste serviço de *Park&Ride*.

O Vai-Vem poderá ainda ampliar as suas funcionalidades de modo a responder às necessidades de mobilidade dos idosos ao centro de saúde e a outro tipo de serviços (CTT, bancos, etc.).

Um factor importante para o sucesso da revitalização é a modificação do nome do serviço, de modo não só a criar uma imagem completamente nova, bem como para evitar futuros problemas legais, já que esta marca encontra-se já registada por uma empresa portuguesa.

### **M.3.1. Redefinição do Circuito**

Será importante reequacionar o trajecto do Vai-Vem, devendo este ajustar-se as novas necessidades da população, bem como aos cidadãos com maiores dificuldades motoras. Recomenda-se assim que o percurso inclua a passagem pela Física/hospital, pelo centro histórico da cidade e o pelo novo terminal rodoviário.

### **M.3.2. Reforma da Política de Tarifação**

Apesar deste serviço ter actualmente uma reduzida adesão, há que ter em consideração que, face ao tipo de cliente que o utiliza, o Vai-Vem desempenha um papel social importante uma vez que veio oferecer mais acessibilidade a classes de mobilidade dominantes na cidade como sejam os idosos e as crianças.

Contudo, e uma vez implementadas as medidas de gestão de estacionamento e de transferência do terminal rodoviário, não se recomenda que este seja um serviço gratuito de modo a que por um lado seja devidamente valorizado (já que se trata de um serviço de transporte colectivo de apoio a outros novos serviços), que se minimizem os seus custos de actividade, já estes são da inteira responsabilidade da Câmara Municipal e de modo a não interferir na procura das carreiras urbanas que são disponibilizadas pela Barraqueiro Oeste e que têm um custo de utilização para o cliente. Assim, recomenda-se a implementação do antigo preçário de estacionamento com duas viagens incluídas (€1,00), da criação de um título de transporte diário de €0,50 para qualquer outro cliente que pretenda usufruir do serviço e gratuito para crianças até aos 12 anos e idosos.

No entanto, a reintrodução de tarifas no Vai-Vem deverá considerar os restantes serviços que os potenciais passageiros regulares do Vai-Vem utilizam, nomeadamente o serviço de directas.

### **M.3.3. Campanha de Promoção do Vai-Vem**

A primeira fase de actividade do Vai-Vem foi alvo de uma campanha de divulgação, sendo que, uma vez implementadas as medidas estruturantes, uma nova campanha deverá ser implementada devendo ser orientada para grupos-alvo específicos, potenciando a revitalização do serviço, através da mudança do padrão de mobilidade regular dos seus potenciais utilizadores. A Câmara Municipal de

Torres Vedras já deu o primeiro sinal nesse sentido ao ter organizado um Grupo Interno para aderir ao Vai-Vem numa óptica de deixar o carro no parque da Expotorres. Contudo, a adesão tem sido ainda algo fraca.

#### **M.4. Criação de um percurso de circuito fechado no Centro Histórico**

No sentido de responder às necessidades de mobilidade no centro histórico, sugere-se a criação de um circuito circular com um período de funcionamento reduzido (por exemplo das 8h às 13h, com uma frequência de 4 voltas por horas) que permita a circulação entre os locais de maior atractividade por parte da população mais idosa, nomeadamente nos bancos, CTT, centro de saúde e alguns locais de lazer.

Este circuito deverá ser realizado por veículo com reduzidos impactos locais, de modo a assegurar a qualidade do ar e baixos níveis de ruído no centro histórico. Neste sentido, recomenda-se que se adopte um veículo tipo *navette* eléctrico ou a gás natural.

No Anexo B.3 apresenta-se um percurso já desenhado para um projecto submetido com vista à criação de um serviço circular.

#### **M.5. Implementação de um sistema de bilhética integrada**

Após a realocização do terminal rodoviário, torna-se claro que um dos principais grupos de utilizadores do Vai-Vem serão os clientes dos serviços de Directas, pelo que se torna necessário apostar numa integração da bilhética, de modo a permitir uma maior utilização do sistema de *Park&Ride* e ainda do sistema de transportes interno da cidade, actualmente da responsabilidade da transportadora Barraqueiro Oeste.

Adicionalmente, deverá ser criada uma bilhética integrada entre o estacionamento no parque da Expotorres e o bilhete das carreiras directas, de forma a promover a utilização deste parque para os automóveis que se encontram estacionados durante todo o dia no mesmo local.

## **5.2. Orientações Estratégicas de Gestão do Estacionamento**

A gestão do estacionamento é uma das ferramentas mais poderosas e eficientes na gestão dos padrões de mobilidade que assentem na utilização do transporte rodoviário individual. Nesse sentido, e face ao crescimento dos volumes de tráfego no centro da

cidade, justifica-se uma estratégia integrada de gestão do estacionamento que responda às necessidades dos diferentes clientes de mobilidade anteriormente mencionados (residentes, visitantes, trabalhadores, ...). No Anexo A são descritos os modelos de gestão de estacionamento de diversos centros urbanos portugueses, nomeadamente Évora, Lisboa, Cascais e Loures.

#### **M.6. Definição dos locais destinados a estacionamento**

A primeira medida com vista à gestão do estacionamento consiste na identificação dos locais que serão alvo de estacionamento, tendo em conta o tipo de procura a afectar aos mesmos e com a definição de 3 níveis, consoante as características de cada zona: lugares reservados a residentes, lugares exclusivamente tarifados e lugares de tipologia mista.

As diferentes equipas envolvidas na definição da presente estratégia definiram dez zonas de potencial controlo do estacionamento que se apresentam no mapa seguinte:



**Figura 7 – Zonas propostas para controlo de estacionamento**

Destas zonas, recomenda-se que numa primeira fase sejam seleccionadas apenas 7 (as zonas A, B, C, D, E, F e J), de modo a serem geridas numa óptica de tarifação e fiscalização.

#### **M.6.1. Criação de lugares de estacionamento reservados a residentes**

Criação de estacionamento exclusivo para residentes, situados na envolvente das zonas tarifadas, que apresentem características essencialmente residenciais sem parqueamento próprio.

Recomenda-se que cada residente que faça prova da sua condição poderá requerer selos de estacionamento até um máximo de 2 selos por fracção habitacional, com um custo reduzido, mesmo simbólico na primeira fase para haver um período de habituação / sensibilização da população.

#### **M.6.2. Criação de bolsas exclusivas de estacionamento tarifado**

À semelhança da medida anterior, é também necessário criar bolsas de estacionamento nas zonas da cidade com maior atractividade por parte de visitantes, onde qualquer viatura que nelas estacione terá obrigatoriamente que efectuar o pagamento do estacionamento. O estacionamento tarifado tem também como função aumentar a sua rotatividade.

#### **M.6.3. Criação de bolsas mistas de estacionamento tarifado**

Algumas zonas da cidade têm características simultaneamente residenciais e comerciais, pelo que nestes casos devem ser criadas bolsas onde simultaneamente os residentes poderão estacionar gratuitamente, desde que munidos de selo de residente válido para a zona em causa, e qualquer outra viatura, desde que efectue o pagamento da tarifa aplicada ao estacionamento, tal como na medida M.6.2.

### **M.7. Revisão do regulamento de gestão do estacionamento**

Face ao actual regulamento de estacionamento existente, é importante efectuar algumas alterações de forma a poder implementar o novo sistema de gestão do estacionamento.

Estas alterações prendem-se essencialmente com questões relacionadas com o modelo de aquisição de selos de residentes, assim como questões relacionadas com os poderes de gestão e fiscalização do estacionamento.

A fiscalização do estacionamento é uma das medidas mais importantes, visto que nenhuma outra medida de definição de zonas de estacionamento funcionará na sua plenitude se a fiscalização não for rigorosa. Enquanto a situação não for eficazmente controlada, problemas como o caos no tráfego citadino, o estacionamento ilegal e a utilização de transporte individual em detrimento dos transportes colectivos manter-se-ão.

Está já em fase de conclusão a nova proposta do “Regulamento Municipal de Estacionamento e Remoção de Veículos Abandonados do Município de Torres Vedras”, que contempla as medidas propostas nesta estratégia.

#### **M.8. Definição do modelo de gestão do estacionamento**

Existem dois modelos possíveis de gestão do estacionamento, sendo que neste documento são ambos referidos, indicando algumas das suas vantagens e desvantagens.

Um estudo prévio realizado em parceria com uma empresa especializada no ramo da gestão de estacionamento urbano, prevê que para a gestão do estacionamento nas sete zonas anteriormente definidas necessitará a aquisição de cerca de 30 novos parómetros, a acrescentar aos 24 já existentes, assim como recorrer a cerca de 8 funcionários para desempenhar funções de fiscalização e bloqueamento de veículos.

Devido à escassez de recursos das autarquias, recomenda-se que esta delegue poderes a uma empresa municipal (podendo ser a Promotorres, caso o executivo autárquico considere viável) mediante a criação de um Contrato-Programa, de modo a que possa ser esta a responsável pela gestão do estacionamento da cidade. No entanto, a operacionalização da gestão poderá estar ou não a cargo da empresa municipal. Neste sentido, existem duas formas de execução desta medida:

- 3 - Com a nova Lei do Sector Empresarial Local, as empresas municipais deixam de estar sujeitas aos mecanismos de contratação directa, pelo que uma das opções consiste na abertura de um concurso público de prestação de serviços para a gestão do estacionamento, de modo a que seja efectuada por uma empresa exterior;

4 - Capacitar a Câmara Municipal ou a empresa municipal seleccionada de infra-estruturas e recursos humanos suficientes para que esta possa fazer a gestão do estacionamento autonomamente.

A primeira alternativa apresentada beneficia do facto de passar a operar um executante com experiência e conhecimento já adquiridos na área, muito importante para uma maior facilidade e eficácia de implementação da medida, para além da motivação acrescida de maximização das receitas e externalização dos custos de implementação. No entanto, o modelo de contratualização deve ser devidamente analisado de tal forma que o património adquirido permaneça do domínio da autarquia, para que, findo o contrato de prestação de serviços, esta continue a estar preparada para fazer uma gestão autónoma do o processo.

Relativamente à capacitação da solução 100% municipal para uma gestão autónoma, por um lado esta é uma empresa municipal, todos os processos seriam do domínio da autarquia e a experiência adquirida seria uma mais-valia para o concelho. No entanto, este mesmo factor é um importante elemento de entrave ao sucesso desta medida, para além da desadequação do âmbito de actividade desta empresa municipal e os elevados custos de implementação inerentes.

### **M.9. Promoção da utilização do parque da Expotorres**

O parque da Expotorres é uma infra-estrutura já existente, com grande potencial mas que se encontra actualmente subaproveitado. Torna-se necessário promover a sua utilização mediante uma forte revitalização do Vai-Vem, resultado conjunto com a deslocação do terminal rodoviário da cidade para a sua proximidade.

Tornar-se-á ainda um parque estratégico em termos de *Park&Ride*, não só ao nível dos trabalhadores, mas também ao nível dos turistas que devem ser conduzidos até ao parque, recorrendo a sinalização vertical adequada. A revitalização do parque da Expotorres deverá englobar igualmente um projecto de construção de um canal pedonal de ligação entre o parque (nomeadamente entre a nova estação do terminal rodoviário) e a entrada no centro histórico. Este aspecto pode ser vital para uma continuação da ligação entre o cidadão e a cidade de Torres Vedras.

### **M.10. Reconversão parcial do antigo terminal rodoviário a parque de estacionamento**

Com a transferência do terminal rodoviário para o parque da Expotorres (ver Medida M.1), recomenda-se a conversão parcial do antigo terminal em parque de estacionamento, facultando o estacionamento da população oriunda da zona Sul da cidade e que trabalha na área circundante. A criação destes lugares de estacionamento permitirá a regularização do estacionamento na Av. General Humberto Delgado de forma a criar bolsas de estacionamento para cargas e descargas, assim como para residentes. Adicionalmente, e caso se verifique a necessidade, este parque poderá ainda servir de bolsa complementar de estacionamento para os residentes locais (por exemplo para o 2.º selo de residente).

### **M.11. Construção das bolsas de estacionamento destinadas exclusivamente para Cargas e Descargas**

Com a realocização do terminal rodoviário, na Av. General Humberto Delgado e da Rua D. Teresa Jesus Pereira é espectável que o tráfego e o número de veículos estacionados venha a diminuir consideravelmente. Como um dos graves problemas neste eixo remete-se para os serviços de Cargas e Descargas será necessário a criação de bolsas de estacionamento exclusivas para este efeito. Os serviços técnicos camarários desenvolveram já uma proposta de zonamento, apresentado no anexo C.1:

Todo o processo de implementação do regulamento de Cargas e Descargas deverá ser acompanhado por uma campanha de informação, nomeadamente com a sua divulgação pelos utilizadores, já que se trata de um grupo de visitantes ao qual se implementará novos moldes de actuação, bastante díspares dos seus hábitos. Além do mais, é necessário sensibilizar os condutores destas viaturas de que a sua desadequada conduta prejudica gravemente a normal circulação do tráfego urbano, facto para o qual não estão devidamente sensibilizados.

De igual modo, o modelo de fiscalização e monitorização também deverá ser devidamente equacionado já que, à semelhança das restantes medidas de gestão de estacionamento, esta não surtirá resultados favoráveis sem que os utilizadores comprovem uma fiscalização exemplar de modo a se sentirem impelidos a cumprir o regulamento.

### 5.3. Orientações Estratégicas para a Revitalização do Centro Histórico

#### M.12. Pedonalização / Limitação e Redefinição de Tráfego no CH

Neste sentido, foi recentemente desenvolvido pelos gabinetes camarários um Plano de Reordenamento de Circulação e Sentidos de Trânsito no Centro Histórico da Cidade de Torres Vedras (ver Figura 8).

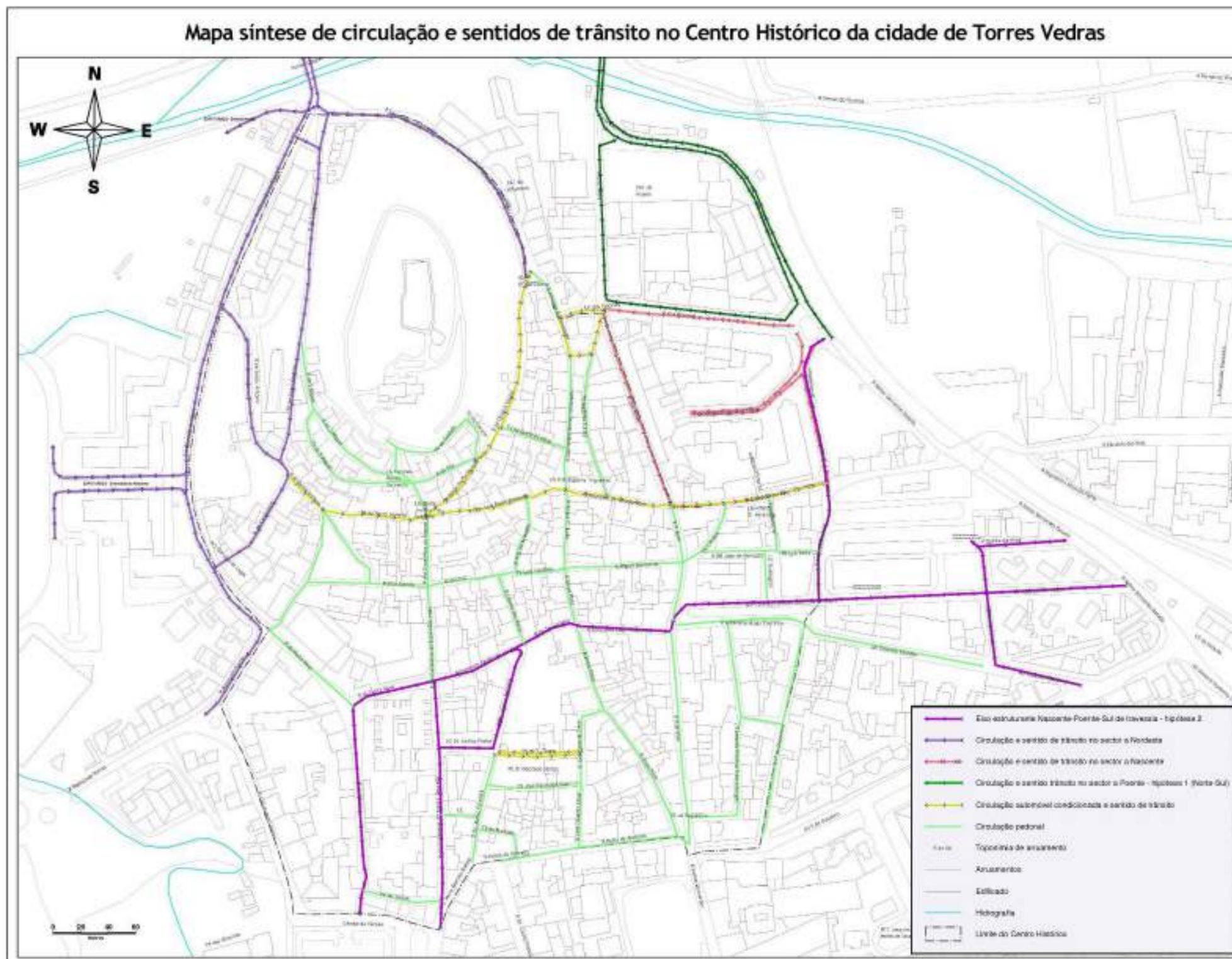
Esta medida deverá ser introduzida gradualmente, permitindo aos diversos tipos de cliente uma habituação contínua ao novo sistema.

O trânsito deverá ser priorizado para residentes e veículos autorizados, sendo que a população trabalhadora deverá ser encaminhada para os parques de estacionamento periféricos como o da Expotorres, da Câmara Municipal, do mercado municipal, a Norte do CH (ligação com a zona do Choupal) e futuras bolsas a definir.

A redefinição do tráfego/estacionamento do Centro Histórico deve, assim contribuir para:

- mitigar o tráfego de atravessamento que actualmente se verifica, em particular na direcção nascente - poente;
- potenciar a adesão aos modos suaves, quer para deslocações locais quer para deslocações de ligação a pólos em regiões periféricas ao Centro Histórico. São exemplo disso a ligação pedonal ao parque da Expotorres, à zona do Choupal e a zona comercial e de serviços;
- aumentar a capacidade de estacionamento para residentes dentro do Centro Histórico.

Neste sentido, foi recentemente desenvolvido por equipa de técnicos especialistas da autarquia (com o acompanhamento da equipa responsável pelo desenvolvimento da presente estratégia de Mobilidade) um Plano de Reordenamento do Tráfego no Centro Histórico (ver Figura 8) que vai ao encontro dos objectivos anteriormente traçados (ver Parecer técnico no Anexo C.3)



**Figura 8 – Plano de Reordenamento no Tráfego do Centro Histórico**

## 5.4. Orientações Estratégicas para a Revitalização de Eixos Rodoviários

### **M.13. Redefinição estratégica da Av. General Humberto Delgado e a Rua D. Teresa Jesus Pereira**

Os elevados volumes de tráfego complementados pela contínua presença de estacionamento ilegal, sendo por diversas vezes criada uma segunda fila de estacionamento, impossibilitam o livre acesso ao interior da cidade através de dois dos seus principais eixos: a Av. General Humberto Delgado e a Rua D. Teresa Jesus Pereira. A razão para este congestionamento deve-se essencialmente às cargas e descargas de serviços existentes na área, sendo para isso necessário implementar uma medida que incida numa redefinição destes dois eixos e na implementação e fiscalização do novo regulamento de cargas e descargas.

A revitalização destes eixos deve passar por uma reflexão mais profunda sobre os objectivos estratégicos da cidade para o mesmo. O espaço canal existente possibilita um conjunto variado de soluções (por exemplo, dando privilégio ao estacionamento para residentes, ou aumentando o espaço para os modos suaves, ou alargando a zona para cargas e descargas; ou mesmo uma combinação de várias soluções).

Parece-nos de inquestionável importância para a revitalização deste eixo, a deslocação do terminal rodoviário para o parque da Expotorres. O tráfego nestas duas vias irá diminuir consideravelmente, o que conjuntamente com a construção de bolsas de estacionamento para cargas e descargas, e posterior fiscalização do estacionamento, deverá terminar, ou pelo menos minimizar, a tendência para o estacionamento indevido em segunda fila.

## 5.5. Orientações Estratégicas para os Modos Suaves

### **M.14. Promoção dos modos suaves**

Verifica-se que grande parte das deslocações da população de Torres Vedras é de curta distância e realizada essencialmente em veículos particulares, em detrimento do modo pedonal, dos transportes colectivos e mesmo da bicicleta. O problema remete-se não só

à inadequação das vias para as deslocações a pé ou de bicicleta da população, mas principalmente à educação da população que não se encontra habituada a movimentar-se a pé ou de bicicleta. Para tal, propõe-se a melhoria na qualidade dos passeios para facilitar a acessibilidade aos diversos serviços quer da população mais jovem, quer da população com mobilidade reduzida – idosos e a população com deficiências motoras e/ou visuais.

A utilização de pilaretes para delimitação do espaço para peões deverá ser equacionada. Esta ferramenta serve igualmente como medida de redução do estacionamento ilegal em cima dos passeios.

No que respeita à ligação pedonal entre o parque da Expotorres e ao centro da cidade recomenda-se vivamente que esse eixo seja revitalizado tornando a ligação Terminal-Cidade mais harmoniosa e fluida.

## 5.6. Informação e Comunicação

Qualquer uma das medidas indicadas deverá ser acompanhada por uma estratégia concertada de informação e comunicação. A presente orientação, tem carácter de extrema importância e encontra-se integrada em todas as anteriores.

### M.15. Campanhas de informação e comunicação

O processo de implementação da estratégia de mobilidade para a cidade de Torres Vedras tem de ter um envolvimento de toda a população desde o primeiro dia até ao balanço das medidas implementadas, de forma a dinamizar a participação nas políticas locais que no fundo têm como objectivo responder às necessidades da população. Neste sentido, a comunicação deve ser vista como parte estratégica do planeamento de transportes e o envolvimento da população deve fazer parte do processo democrático de tomada de decisão e implementação. Esta estratégia de comunicação deve ser desenvolvida a dois níveis: comunicação interna e comunicação externa.

Ao nível da comunicação interna deve haver uma constante participação das diferentes equipas intervenientes relacionadas com:

- ordenamento do território e planeamento estratégico;
- tráfego e mobilidade;

- centro histórico;
- ambiente e sustentabilidade.

Adicionalmente, e sendo a gestão do estacionamento e a atribuição do mesmo a outras entidades, um acto que requer apoio jurídico, esta divisão deverá acompanhar e ter um papel fortemente interventivo na implementação da estratégia de mobilidade da cidade.

No campo da comunicação externa devem ser tomadas em consideração as seguintes entidades, entre outras:

- associações de moradores;
- associação de comerciantes;
- associação de idosos;
- IPSS;
- operadores de transportes;
- escolas;
- bombeiros;
- PSP;
- representantes do centro histórico.

Uma vez definidos os participantes activos na estratégia de comunicação, deverão ser realizadas:

- reuniões com os grupos de interesse e associações locais de forma a aferir as necessidades, a existência de sugestões às medidas propostas e qual a aceitação das mesmas;
- campanhas de sensibilização para as medidas a implementar;
- campanhas de lançamento das medidas;
- monitorização da situação de referência e dos resultados (*ex-ante* e *ex-post*);
- acções de avaliação periódicas das medidas implementadas;
- introdução de alterações às medidas, sempre que se justifique.

## 5.7. Adequação das Medidas aos Perfis de Mobilidade dos Clientes

	Residentes na cidade	Trabalhadores no centro da cidade	Viajantes pendulares	Idosos / população com mobilidade reduzida	Escolas	Visitantes ocasionais	Cargas e Descargas	Turistas
Transporte Colectivo	X	X	X	X	X			X
Gestão de Estacionamento	X	X	X	X		X	X	X
Revitalização do CH	X			X	X	X		X
Revitalização eixos rodoviários	X	X				X		X
Informação e Comunicação	X	X	X	X	X	X	X	X

## 6. Resumo das Principais Medidas

Medida		Área	Precedências	Grau de impacto	Principais Intervenientes
M.1	Instalação do novo terminal rodoviário no Parque da Expotorres	Transporte Colectivo	<i>sem precedentes</i>	★★★	CMTV, Barraqueiro Oeste
M.2	Reestruturação da Rede de Carreiras Urbanas de Torres Vedras	Transporte Colectivo	<i>sem precedentes</i>	★★★	CMTV, Barraqueiro Oeste
M.3	Revitalização do Vai-Vem	Transporte Colectivo	M.1	★★	CMTV
	M.3.1 Redefinição do	Transporte Colectivo	M.1		CMTV
	M.3.2 Reforma da Política de Tarifação	Transporte Colectivo	M.1	★★	CMTV
	M.3.3 Campanha de Promoção do Vai-Vem	Informação e comunicação	M.3.1, M.3.2	★★	CMTV
M.4	Criação de um percurso de circuito fechado no Centro Histórico	Transporte Colectivo	<i>sem precedentes</i>	★	CMTV
M.5	Implementação de um sistema de bilhética integrada	Transporte Colectivo	M.3.2	★★	CMTV, Barraqueiro Oeste
M.6	Definição dos locais destinados a estacionamento	Estacionamento	<i>sem precedentes</i>	★★★	CMTV
	M.6.1 Criação de lugares de estacionamento reservados a residentes	Estacionamento	<i>sem precedentes</i>	★★★	CMTV
	M.6.2 Criação de bolsas exclusivas de estacionamento tarifado	Estacionamento	<i>sem precedentes</i>	★★★	CMTV
	M.6.3 Criação de bolsas mistas de estacionamento tarifado	Estacionamento	<i>sem precedentes</i>	★★★	CMTV
M.7	Revisão do regulamento de gestão do estacionamento	Estacionamento	<i>sem precedentes</i>	★★★	CMTV

Medida		Área	Precedências	Grau de impacto	Principais Intervenientes
M.8	Definição do modelo de gestão do estacionamento	Estacionamento	M.6, M.7	★ ★ ★	CMTV, Promotorres
M.9	Promoção da utilização do parque da Expotorres	Informação e comunicação	M.1	★	CMTV
M.10	Reconversão parcial do antigo terminal rodoviário a parque de estacionamento	Estacionamento	M.1, M.6	★ ★	CMTV
M.11	Construção das bolsas de estacionamento destinadas exclusivamente para Cargas e Descargas	Estacionamento	<i>sem precedentes</i>	★ ★	CMTV
M.12	Pedonalização / Limitação e Redefinição de Tráfego no CH	Acessibilidades	<i>sem precedentes</i>	★ ★	CMTV
M.13	Redefinição estratégica da Av. General Humberto Delgado e a Rua D. Teresa Jesus Pereira	Estacionamento	M.6, M.7, M.8	★ ★	CMTV
M.14	Promoção dos modos suaves	Informação e comunicação	<i>sem precedentes</i>	★	CMTV
M.15	Campanhas de informação e comunicação	Informação e comunicação	<i>sem precedentes</i>	★ ★ ★	CMTV

## Bibliografia

- [1] Câmara Municipal de Torres Vedras, [www.cm-tvedras.pt](http://www.cm-tvedras.pt)
- [2] Instituto Nacional de Estatística, Atlas das Cidades Portuguesas, 2002
- [3] Divisão de Ordenamento do Território, Plano Director Municipal - Estudos de Caracterização do Território Municipal, Documentos Complementares, Volume II, Setembro 2005
- [4] Rede Social de Torres Vedras, Diagnóstico Social do Concelho de Torres Vedras
- [5] Rede Social de Torres Vedras, Pré-diagnóstico Social do Concelho de Torres Vedras
- [6] Câmara Municipal de Torres Vedras, Plano Director Municipal, Abril 2006
- [7] Instituto Nacional de Estatística, [www.ine.pt](http://www.ine.pt)
- [8] VTM Consultores, Estudo sobre o Sistema Rodoviário e de Estacionamento do Centro Histórico de Torres Vedras, 2006
- [9] Observatório do Turismo de Lisboa, Inquérito Motivacional – Oeste, 2005

# Anexo A

## Tarifas de Estacionamiento

---

## A.1. Cidade de Évora

### A.1.1. Zonas Tarifadas

A cidade de Évora encontra-se dividida em 8 zonas de estacionamento tarifado, como se pode ver na figura seguinte.



**Figura 1** – Zonas tarifadas da Cidade de Évora

A tarifa para cada zona encontra-se na tabela seguinte:

**Tabela 1** – Tarifário do escalão A e B

Parquímetros		Zona I (Coroa Central)	Zona II a VII	Zona VIII
Capacidade (lugares)		225	923	60
Tarifas	1ª hora	€ 0,60	€ 0,55	€ 0,30
	2ª hora	€ 0,80	€ 0,60*	€ 0,35*
	3ª e 4ª hora	€ 1,00	-	-
	Tarifa máxima	€ 9,35	€ 6,55	€ 3,70
Tempo limite estacionamento (horas)		4	4	11

\* - 2ª hora e seguintes

Para além dos lugares de estacionamento tarifado, existem ainda 746 lugares reservados a residentes e 90 lugares destinados a cargas e descargas.

A fiscalização do estacionamento é realizada pela SITEE\_EM.

### **A.1.2. Selos de Residente**

Existe um limite de 2 selos de residente por fogo habitacional, sendo o preço do primeiro de € 13,05 e o segundo de € 30,00. Os fogos habitacionais com garagem só poderão pedir um selo e pelo preço correspondente ao pedido de segundo selo. A média de selos emitidos por fogo habitacional é de 1,5.

Dependendo da zona e da função que se pretende existem 7 tipos de selos de residente com um custo anual associado dependendo do selo. No conjunto estão atribuídos 1474 selos de residente disponíveis. De referir que o número de selos atribuídos nunca poderá ser superior ao número de lugares disponíveis.

## A.2. Cidade de Lisboa

### A.2.1. Zonas Tarifadas

O sistema de tarifário de estacionamento da cidade de Lisboa, de acordo com o novo Regulamento Geral das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e das Zonas de Acesso Automóvel Condicionado de Novembro de 2006, encontra-se na tabela seguinte:

**Tabela 2 – Tarifário na zona de estacionamento limitado<sup>4</sup>**

Horas	Escalão A
15 minutos	€ 0,25
½ hora	€ 0,40
1 hora	€ 0,75
1 hora e 30 minutos	€ 1,25
2 horas	€ 1,75
2 horas e 30 minutos	€ 2,50
3 horas	€ 3,25
3 horas e 30 minutos	€ 4,00
4 horas	€ 5,00

Relativamente aos parques de estacionamento da Emel, foi aprovado no dia 3 de Outubro de 2006 um novo regulamento. Nos 17 parques, o estacionamento vai passar a custar cinco cêntimos por minuto após o primeiro quarto de hora tendo, uma tarifa variável consoante a localização do parque. Na tabela seguinte pode-se visualizar o tarifário nos diferentes parques de estacionamento consoante se trata de um parque de curta, média ou longa duração.

---

<sup>4</sup> - 2º Suplemento do Boletim Municipal Nº 667 da Câmara Municipal de Lisboa, 30 de Novembro de 2006

**Tabela 3 – Tarifário de Parques de Estacionamento da EMEL**

Permanência de estacionamento	Duração		
	Curta	Média	Longa
1ª hora	1,2	1,15	1
2ª hora	2,35	2,15	1,85
3ª hora	3,55	3,2	2,2
4ª hora	4,85	4,2	2,5
A partir da 5ª hora	-	-	Gratuitos

Fonte: Jornal de Notícias, 4 Outubro de 2006

Os parques de curta duração referem-se ao da Estrada da Luz, Corpo Santo e Avenida Lusíada; os de média duração são o da Avenida dos Combatentes, Biblioteca Nacional, Areeiro, Pavilhão Carlos Lopes, Rua Gomes Freire, Sete Rios, Álvaro Pais, Teixeira de Paçoas, Calçada do Combro e Portas do Sol; por fim os de longa duração referem-se aos do Colégio Militar e Cidade Universitária.

#### **A.2.2. Selos de Comerciante**

Um comerciante que explore um estabelecimento comercial numa Zona Condicionada poderá requer um cartão de estacionamento específico para comerciantes, o qual permite o estacionamento nessa zona sem limite de tempo mediante o pagamento de uma tarifa mensal de € 25,00.

Apenas um cartão de comerciante poderá ser atribuído a cada estabelecimento sendo para isso necessário apresentar um requerimento em impresso próprio. O Cartão de estacionamento de Comerciante é válido pelo período de um ano, podendo ser revalidado a pedido do seu titular por sucessivos períodos de um ano. A EMEL poderá exigir ainda o pagamento dum quantia para a emissão do cartão de estacionamento de comerciante, sendo da sua responsabilidade a fixação da mesma.

#### **A.2.3. Selos de Residente**

Os residentes numa Zona Condicionada poderão requerer um cartão de estacionamento, o qual permite o estacionamento nessa zona sem limite de tempo e sem pagamento de tarifa. Por cada fogo habitacional poderão ser emitidos 4 cartões de residente, sendo o primeiro gratuito e os restantes sujeitos ao pagamento de uma tarifa. (ver Tabela 4)

**Tabela 4 – Custo Anual do Cartão de Residente**

Viatura	Custo Anual (€)
1ª	Gratuito
2ª	€ 25,00
3ª	€ 100,00
4ª	€ 150,00

O Cartão de estacionamento de Residente é válido pelo período de um ano, podendo ser revalidado a pedido do seu titular por sucessivos períodos de um ano. A EMEL poderá exigir ainda o pagamento duma quantia para a emissão do cartão de estacionamento de comerciante, sendo da sua responsabilidade a fixação da mesma.

Para os residentes surgiu recentemente uma nova possibilidade de estacionamento, nos parques de estacionamento: Marquês Pombal, Campo de Ourique, Avenida Roma, Campolide, Campo dos mártires da Pátria, Alameda D. Afonso Henriques, Avenida de Berna, Saldanha, Alexandre Herculano, Praça de Londres e Valbom. Existem cinco mil lugares disponíveis por apenas € 25,00/mês para moradores, sendo autorizado o estacionamento nocturno 18h às 10h, nos dias úteis, fins-de-semana e feriados.

### **A.3. Cascais**

É importante realçar que a empresa Emparque apostou em inovações tecnológicas ao nível do estacionamento em Cascais nomeadamente na:

- Centralização dos parómetros (todas as situações ocorridas com os mesmos são comunicadas on-line, via GSM, para um gabinete de tratamento de dados);
- Criação de um sistema de controlo de viaturas estacionadas – SIAF (Sistema de Apoio à Fiscalização);
- Criação do sistema Teleparque, o qual constitui uma alternativa ao pagamento nos parómetros, podendo ser realizado via telefone ou telemóvel.

#### **A.3.1. Zonas Tarifadas**

O concelho de Cascais apresenta diversas zonas com estacionamento tarifado, e cujo preço é tanto maior quanto mais perto estiver do centro:

- Freguesia da Parede: parómetros – 122 lugares disponíveis;
- Freguesia de Carcavelos: parómetros – 268 lugares disponíveis;
- Freguesia do Estoril: parómetros – 334 lugares disponíveis;
- Zona envolvente do Casino Estoril;
- Largo da Estação: parque subterrâneo 24h/dia;
- Freguesia de Cascais: parómetros – 662 lugares disponíveis.

**Tabela 5 – Tarifário das zonas dos parómetros do concelho de Cascais\***

Tarifário	Zona Laranja	Zona Vermelha/Cinzenta/Amarela	Zona Azul
30 min	€ 0,60	€ 0,40	-
Por cada hora	€ 1,20	€ 0,75	€ 0,60
Tarifa Máxima	€ 2,40	€ 1,50	€ 7,20
Tempo limite de estacionamento (horas)	2	2	12

\* - horário aplicado no período diurno das 8h às 20h.

A denominação de zona vermelha, cinzenta e amarela tem a sua razão de ser apenas para uso interno da empresa responsável pela gestão do estacionamento no concelho de Cascais (Gisparques).

A cidade de Cascais possui todas as zonas, existindo ainda a possibilidade de estacionar no parque da Cidadela por 4 horas com o tarifário da zona vermelha/cinzenta/amarela.

A Cidade da Parede e Carcavelos corresponde apenas a zona vermelha, enquanto que no Estoril para além desta ainda possui a zona amarela. Existem ainda zonas específicas no Estoril, onde se pode estacionar por 4 horas com o mesmo tarifário da zona vermelha/cinzenta/amarela.

O tarifário é determinado em função da caracterização da zona, isto é se se trata de uma zona mais comercial e de serviços ou mista (residencial/comercial/serviços), logo o tarifário é atribuído em função da procura e da necessidade de maior ou menor rotação de estacionamento. Ao preço mais caro está associado um menor tempo de duração de estacionamento para permitir uma maior rotatividade de estacionamento.

Existe ainda a possibilidade de comprar uma avença mensal na zona do mercado em Cascais onde se encontram disponibilizados 200 lugares (já incluídos nos 662 mencionados anteriormente), sendo acessível a qualquer pessoa pelo preço de 60€.

**Tabela 6 – Tarifário dos parques de estacionamento do concelho de Cascais**

<b>Estacionamento</b>	<b>Tarifário</b>
Casino Estoril	<b>Capacidade:</b> 237 lugares  <b>Horário (13h – 5h):</b> 1º ¼ hora ou fracção: € 0,25 Restantes ¼ hora ou fracção: € 0,15 Máximo Dia: € 5,00 Fracções horárias a partir do 2º dia: € 0,50
Largo da Estação	<b>Capacidade:</b> 255 lugares  <b>Diurno (8h- 20h):</b> 1º ¼ hora ou fracção: € 0,60 2º ao 8º ¼ hora ou fracção: € 0,25 Restantes até ao máximo diário: € 0,30 Fracções horárias após 1 <sup>as</sup> 24horas: € 1,20  <b>Nocturno (20h – 8h):</b> 1º ¼ hora ou fracção: € 0,30 2º ao 8º ¼ hora ou fracção: € 0,15 Restantes até ao máximo diário: € 0,15 Fracções horárias após 1 <sup>as</sup> 24horas: € 0,50  <b>Máximo Diário:</b> € 12,50  <b>Avenças Mensais:</b> 24horas: € 125,00 24horas ACP: € 100,00 Diurna: € 100,00 Nocturna: € 70,00

Quanto ao estacionamento para cargas e descargas, os lugares destinados para este efeito não se encontram englobados na capacidade do estacionamento dos parcometros, não existindo um levantamento de quantos se encontram disponíveis para cargas e descargas.

Quanto à fiscalização do estacionamento, existem actualmente 6 agentes que são responsáveis por um determinado percurso constituído por 250 lugares que é alterado mensalmente.

### **A.3.2. Selos de Residente**

Existe um limite de dois selos de residente por fogo habitacional sendo a sua emissão gratuita e válidos por 2 anos. Existem dois tipos de selos:

- Nas ruas onde estão instalados os parcometros no concelho de Cascais, podendo estacionar gratuitamente e sem duração de tempo só nestes lugares e, nesta

situação temos Cascais com 54 cartões de residente emitidos, Estoril com 34, Carcavelos com 68 e Parede com 33 cartões de residente.

- Nas ruas exclusivas de residente, actualmente apenas na zona histórica da cidade de Cascais, onde existem 120 lugares exclusivos e 122 cartões de residente atribuídos que só poderão estacionar nesse local.

A média de emissão de selos por fogo habitacional é de 1,85, não existindo a indicação de quantos fogos estão abrangidos por estas condições.

## A.4. Loures

### A.4.1. Zonas Tarifadas

Nas tabelas seguintes é possível visualizar os escalões e as tarifas usadas em Loures, Portela e Moscavide, sendo que o escalão A é utilizado nas zonas 101 (Loures) e 301 (Moscavide), o escalão B é utilizado nas zonas 102, 111, 112, 114, 116, 211 (Portela) e também na 311 (Moscavide), sendo que as restantes referem-se a Loures. O escalão C é utilizado nas zonas 113 (Loures) e 201 (Portela).

**Tabela 7 – Tarifário dos diversos escalões**

Tempo	Escalão A	Escalão B	Escalão C
15 min	€ 0,25	€ 0,20	€ 0,15
30 min	€ 0,40	€ 0,35	€ 0,25
45 min	€ 0,50	€ 0,45	€ 0,35
1 hora	€ 0,60	€ 0,55	€ 0,45
1 hora 15 min	€ 0,80	€ 0,70	€ 0,55
1 hora 30 min	€ 0,95	€ 0,80	€ 0,65
1 hora 45 min	€ 1,10	€ 0,95	€ 0,75
2 horas	€ 1,20	€ 1,10	€ 0,85
2 horas 15 min	€ 1,40	€ 1,30	€ 0,95
2 horas 30 min	€ 1,60	€ 1,40	€ 1,05
2 horas 45 min	€ 1,90	€ 1,55	€ 1,15
3 horas	€ 2,15	€ 1,70	€ 1,25
3 horas 15 min	€ 2,45	€ 1,95	€ 1,35
3 horas 30 min	€ 2,80	€ 2,15	€ 1,45
3 horas 45 min	€ 3,15	€ 2,40	€ 1,55
4 horas	€ 3,50	€ 2,65	€ 1,65

O critério de atribuição de escalão A, B ou C tem a ver com o facto de a zona em questão ser predominantemente comercial ou residencial de forma a criar rotatividade e fluxo de trânsito.

Existem avenças mensais em algumas zonas para comerciantes e trabalhadores por conta de outrem. As avenças mensais poderão ir desde valores de 7,70 € em zonas específicas, a 12,65 em Loures, 28,60 € em Moscavide e para a toda a vila de Moscavide 58,60€. As avenças mensais são denominadas de autorizações de estacionamento tendo sido até ao momento atribuídas 690 em 4300 lugares disponíveis.

Relativamente à fiscalização, esta é dividida por zonas sendo 18 os fiscalizadores responsáveis por um total 4300 lugares de estacionamento.

Nota-se já um excesso de atribuição de avenças e de selos de residentes (como se poderá verificar no ponto seguinte), existem 4300 lugares disponíveis nos quais estão contabilizados e inseridos os parquímetros existentes, os 6000 selos de residente e as 690 avenças mensais.

#### A.4.2. Selos de Residente

Não existe limite na atribuição de selos de residentes, no entanto a média de selos por fogo é de 2, existindo actualmente 6000 residentes com selo incluídos nos 4300 lugares disponíveis para estacionamento. Existem mais selos de residentes do que lugares disponíveis em cerca de 40%. Existem zonas predominantemente comerciais nas quais os residentes não podem estacionar entre as 09h/17h.

Na tabela seguinte estão listados os custos de emissão do cartão de residente, sendo este válido por 5 anos:

**Tabela 8 – Custo de emissão do cartão de residente**

Viatura averbada em nome do mesmo proprietário/requerente	Preço
1ª	€ 2,00
2ª	€ 10,00
3ª	€ 20,00
4ª	€ 50,00
Para cada Viatura Adicional à 4ª	€ 100,00

Só terão direito a cartão de residente se:

- o fogo habitacional estiver destinado para fins habitacionais;
- se localize numa zona de estacionamento de duração limitada;
- não dispuser de parqueamento próprio nos termos legais.

## A.5. Análise de Sensibilidade

Após uma caracterização da situação existente do estacionamento nas diversas localidades segue-se uma análise de sensibilidade dos resultados, relativamente ao tarifário existente e ao sistema de selos de residente para uma comparação entre localidades.

### A.5.1. Tarifários

De seguida apresenta-se a variação da tarifa por hora para os 4 casos: Évora, Lisboa, Cascais e Loures.

**Tabela 9 – Caso de Évora**

Tempo	Tarifário (€)			Variação tarifa (€/hora)		
	Zona I	Zona II a VII	Zona VIII	Zona I	Zona II a VII	Zona VIII
1 hora	0,60	0,55	0,30	0,60	0,55	0,30
2 horas	0,80	0,60*	0,35*	0,20	0,05	0,05
3 horas	1,00	-	-	0,20	-	-
4 horas	0,60	0,55	0,30	-	-	-
Tempo limite de estacionamento (hora)				4	4	11
Variação Média da Tarifa (€/hora)						

\* - 2ª hora e seguintes

Verifica-se que no caso da zona I a variação da tarifa da 3ª para a 4ª hora é nula, o mesmo acontece no caso das zonas II a VIII assim como para a tarifa da 2ª para a 3ª hora. (no caso da zona VIII a variação é nula desde a 2ª para a 3ª e restantes até limite máximo do tempo de estacionamento). Sendo mais cara a variação por hora na zona I, razão essa por se tratar da zona histórica da cidade onde se pretende ter uma maior rotatividade do estacionamento e a tendência em diminuir o tráfego no centro.

Para o caso de Cascais, considerando que de acordo com a caracterização do tarifário na zona, constata-se que o valor médio de tarifa por hora no concelho é de 0,75 €. Apenas existe outro tipo de tarifário na cidade de Cascais onde a variação da tarifa é ou 1,20 €/hora ou 0,60 €/hora.

De acordo com a tabela seguinte, para o caso de Lisboa, a variação média da tarifa por hora do escalão A é 9,3% maior do que o escalão B.

**Tabela 10 – Caso de Lisboa**

Tempo	Tarifário (€)		Variação tarifa (€/hora)	
	Escalão A	Escalão B	Escalão A	Escalão B
30 min	0,30	0,27	0,30	0,35
1 hora	0,50	0,42	0,50	0,42
2 horas	1,20	0,95	0,70	0,53
3 horas	2,00	1,55	0,80	0,60
4 horas	-	2,44	-	0,89
Tempo limite de estacionamento (hora)			3	4
Variação Média da Tarifa (€/hora)			0,67	0,61

Enquanto que, no caso de Loures o escalão A encontra-se acima do valor admitido para Lisboa (cerca de 31,3%), de notar que a variação de tarifa por hora semelhante ao escalão A em Lisboa é o B de Loures, no qual o estacionamento é permitido durante mais tempo (no primeiro caso de 3 horas, no segundo de 4 horas).

**Tabela 11 – Caso de Loures**

Tempo	Tarifário (€)			Variação tarifa (€/hora)		
	Escalão A	Escalão B	Escalão C	Escalão A	Escalão B	Escalão C
15 min	0,25	0,20	0,15	0,25	0,20	0,15
30 min	0,40	0,35	0,25	0,40	0,35	0,25
45 min	0,50	0,45	0,35	0,50	0,45	0,35
1 hora	0,60	0,55	0,45	0,60	0,55	0,45
2 horas	1,20	1,10	0,85	0,60	0,55	0,40
3 horas	2,15	1,70	1,25	0,95	0,60	0,40
4 horas	3,50	2,65	1,65	1,35	0,95	0,40
Tempo limite de estacionamento (hora)				4	4	4
Variação Média da Tarifa (€/hora)				0,88	0,66	0,41

Verifica-se que o escalão A é mais caro que o escalão B em cerca de 32,1% e este mais caro em cerca de 60,6% que o C. Comparando agora o escalão A (mais caro) com o C (mais barato), o primeiro é cerca de 112,1% mais caro que o segundo.

Comparando todas as localidades, a variação da tarifa por hora e por tempo de estacionamento apresenta-se em seguida.

**Tabela 12 – Comparação entre localidades: Tarifário**

Localidade	Tipo de Escalão/Zona	Varição tarifa (€/hora)	Tempo Limite de Estacionamento (horas)
Cascais	Laranja	1,20	2
Loures (Concelho)	Escalão A	0,88	4
Cascais, Estoril, Carcavelos, Parede	Vermelha, Cinzenta, Amarela	0,75	2
Lisboa	Escalão A	0,67	3
Loures (Concelho)	Escalão B	0,66	4
Lisboa	Escalão B	0,61	4
Cascais	Azul	0,60	12
Loures (Concelho)	Escalão C	0,41	4

### A.5.2. Selos de Residente

De seguida apresenta-se alguns parâmetros referentes aos selos de residente para os 4 casos: Évora, Lisboa, Cascais e Loures.

**Tabela 13 – Comparação entre localidades: Selos de Residente**

Localidade	nº médio de dísticos por fogo habitacional	nº máximo de dísticos por fogo habitacional	Custo Emissão	Custo Anual	Validade (nº anos)
Évora (Cidade)	1,5	2	Pago	Gratuito – 150 € *	<i>n.d.</i>
Loures (Concelho)	2	Ilimitado	Pago	-	5
Cascais (Concelho)	1,85	2	Gratuito	-	2
Lisboa (Cidade)	1,44	Ilimitado	Gratuito	-	3

\*- dependendo do tipo de dístico.

A emissão dos selos de residente é apenas paga em Évora e Loures, de acordo com a tabela seguinte, conclui-se que apesar do preço de emissão ser bastante elevado a partir da 4ª viatura em Loures, o que poderia permitir a uma diminuição no pedido de selos, o facto de ser ilimitada essa emissão por fogo habitacional torna a proposta de Évora mais favorável à diminuição no número de veículos existentes ao longo da cidade.

**Tabela 14** – Comparação entre localidades: Custo emissão de Selos de Residente

Localidade	Custo Emissão (€)				
	1 <sup>a</sup> viatura	2 <sup>a</sup> viatura	3 <sup>a</sup> viatura	4 <sup>a</sup> viatura	Para cada viatura adicional à 4 <sup>a</sup>
Évora (Cidade)	13,05*	30	-	-	-
Loures (Concelho)	2	10	20	50	100

# Anexo B

## Transporte Colectivo Urbano

## B.1. Linha 101 – Hilarião

Nas figuras seguintes encontram-se representadas a rede da linha 101 e o respectivo horário.

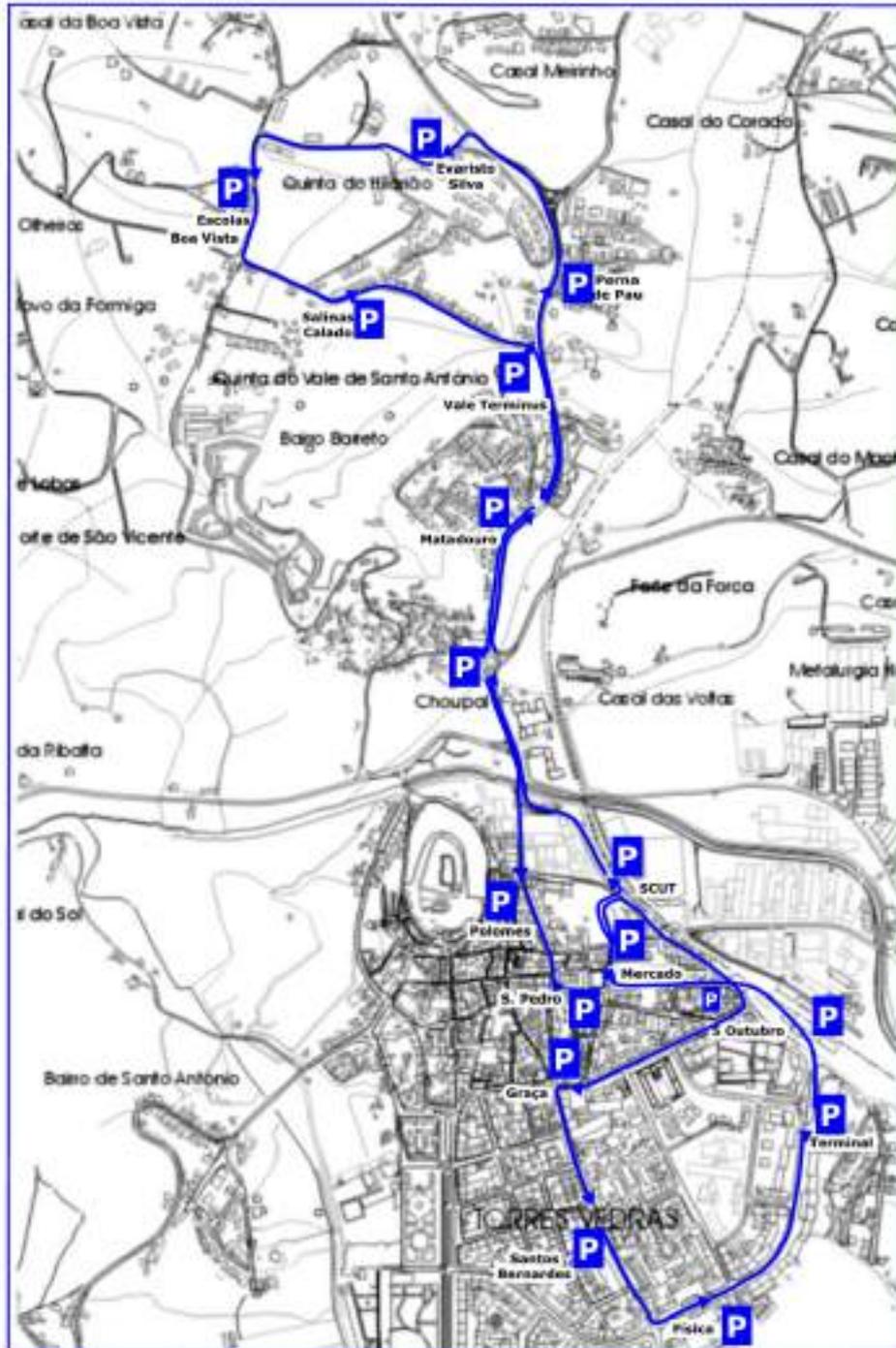


Figura 2 – Percurso da linha Urbana de Torres Vedras – Hilarião

TERMINAL - HILARIÃO - GRAÇA - TERMINAL															
Dias úteis															
TERMINAL	↓	06:50	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20
HILARIÃO	↓	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30
GRAÇA	↓	07:10	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40
TERMINAL	↓	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50
TERMINAL	↓	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20
HILARIÃO	↓	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30
GRAÇA	↓	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40
TERMINAL	↓	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:50
Sábados															
TERMINAL	↓	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50
HILARIÃO	↓	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00
GRAÇA	↓	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10
TERMINAL	↓	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20
TERMINAL	↓	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20					
HILARIÃO	↓	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30					
GRAÇA	↓	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40					
TERMINAL	↓	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50					

**Figura 3 – Horário da linha Urbana de Torres Vedras – Hilarião**  
(início em 18 de Outubro de 2001)

## B.2. Linha 102 – S. Gonçalo

Nas figuras seguintes encontram-se representadas a rede da linha 102 e respectivo horário.

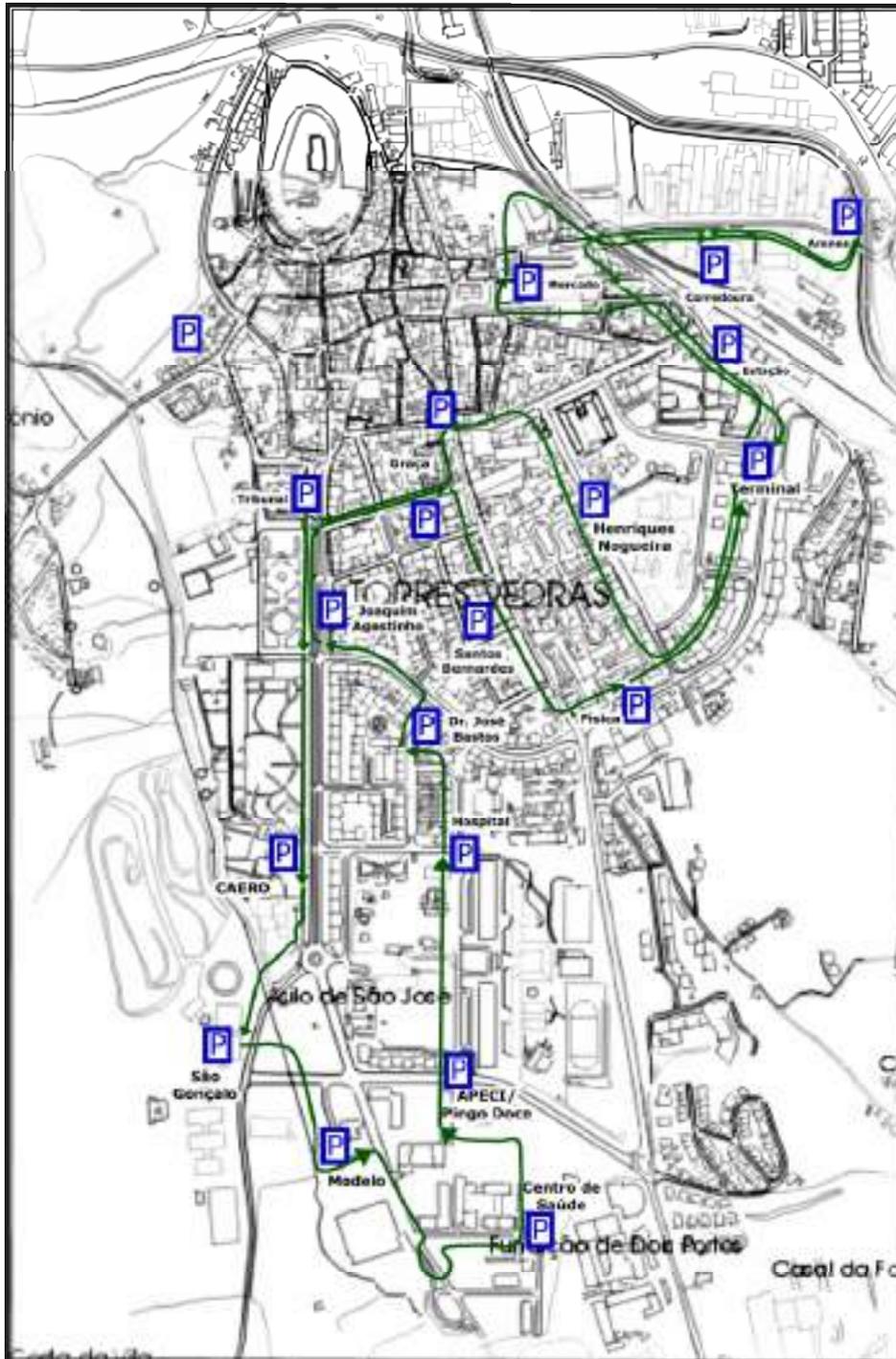
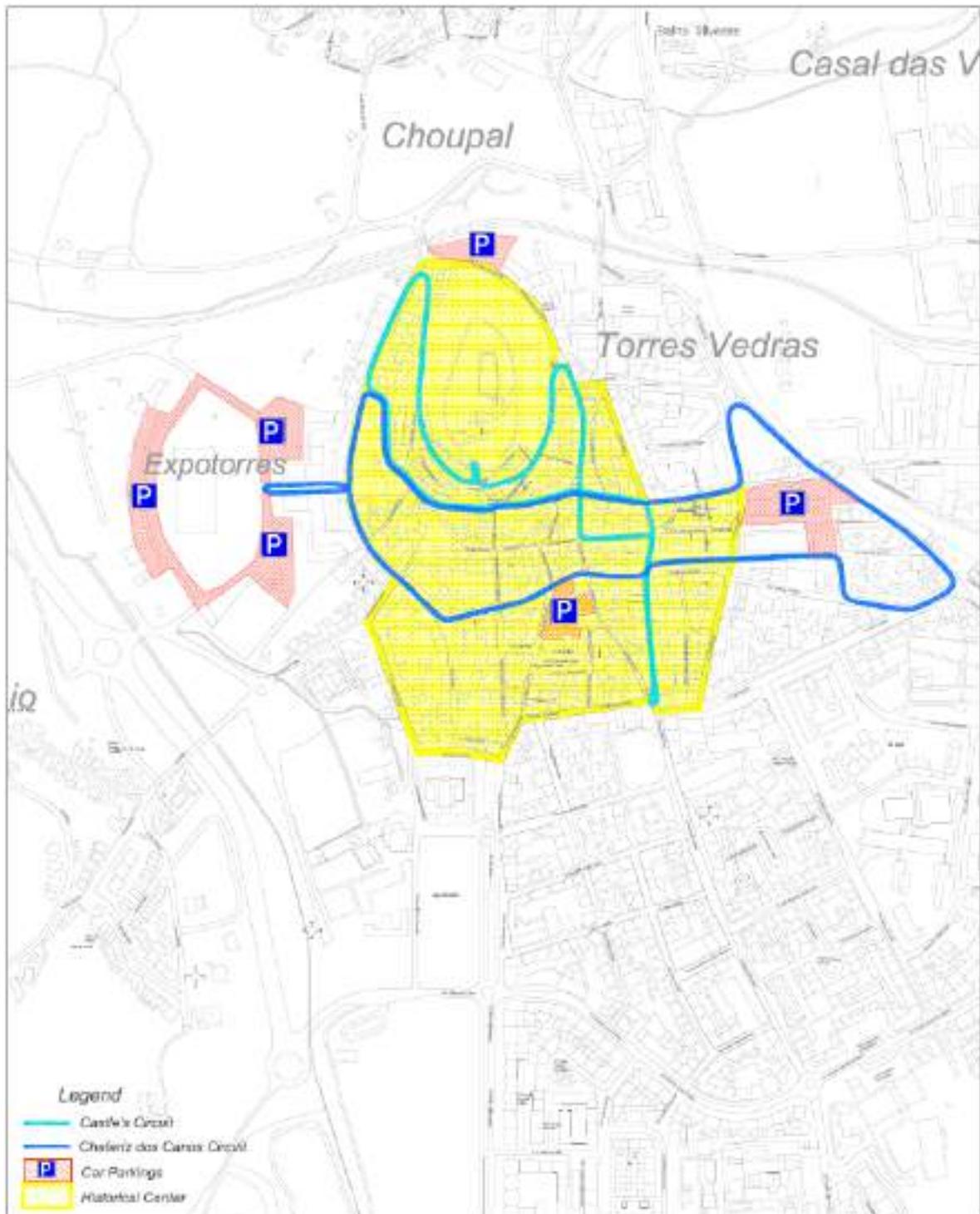


Figura 4 – Horário da linha Urbana de Torres Vedras – Arenas S. Gonçalo

TERMINAL - B. ARENES - TERMINAL - GRAÇA - SÃO GONÇALO	
Dias úteis	
TERMINAL	07:35 07:35 08:05 08:35 08:55 09:35 10:05 10:35 11:05 11:35 12:05 12:35 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45
B. ARENES	07:35 07:35 08:05 08:35 08:55 09:35 10:05 10:35 11:05 11:35 12:05 12:35 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45
TERMINAL	07:12 07:42 08:12 08:42 09:12 09:42 10:12 10:42 11:12 11:42 12:12 12:42 13:12 13:42 14:12 14:42 15:12 15:42 16:12 16:42 17:12 17:42 18:12 18:42 19:12 19:42
GRAÇA	07:12 07:42 08:12 08:42 09:12 09:42 10:12 10:42 11:12 11:42 12:12 12:42 13:12 13:42 14:12 14:42 15:12 15:42 16:12 16:42 17:12 17:42 18:12 18:42 19:12 19:42
S. GONÇALO	07:30 07:50 08:20 08:50 09:20 09:50 10:20 10:50 11:20 11:50 12:20 12:50 13:20 14:00 14:30 15:00 15:30 16:00 16:30 17:00 17:30 18:00 18:30 19:00 19:30 20:00
Sábados	
TERMINAL	08:35 08:35 09:25 10:05 10:35 11:05 11:25 12:05 12:35 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15
B. ARENES	08:35 08:35 09:25 10:05 10:35 11:05 11:25 12:05 12:35 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15
TERMINAL	08:42 09:12 09:42 10:12 10:42 11:12 11:42 12:12 12:42 13:12 13:42 14:12 14:42 15:12 15:42 16:12 16:42 17:12 17:42 18:12
GRAÇA	08:42 09:12 09:42 10:12 10:42 11:12 11:42 12:12 12:42 13:12 13:42 14:12 14:42 15:12 15:42 16:12 16:42 17:12 17:42 18:12
S. GONÇALO	08:30 08:30 09:20 10:00 10:30 11:00 11:20 12:00 12:30 13:00 14:00 14:30 15:00 15:30 16:00 16:30 17:00 17:30 18:00 18:30
SÃO GONÇALO - HOSPITAL - GRAÇA - TERMINAL	
Dias úteis	
S. GONÇALO	07:30 07:30 08:20 08:50 09:20 09:50 10:20 10:50 11:20 11:50 12:20 12:50 13:20 14:00 14:30 15:00 15:30 16:00 16:30 17:00 17:30 18:00 18:30 19:00 19:30 20:00
HOSPITAL	07:25 07:55 08:25 08:55 09:25 09:55 10:25 10:55 11:25 11:55 12:25 12:55 13:25 14:05 14:35 15:05 15:35 16:05 16:35 17:05 17:35 18:05 18:35 19:05 19:35 20:05
GRAÇA	07:30 08:00 08:30 09:00 09:30 10:00 10:30 11:00 11:30 12:00 12:30 13:00 13:40 14:10 14:40 15:10 15:40 16:10 16:40 17:10 17:40 18:10 18:40 19:10 19:40 20:10
TERMINAL	07:35 08:05 08:35 09:05 09:35 10:05 10:35 11:05 11:35 12:05 12:35 13:05 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45 20:15
Sábados	
S. GONÇALO	08:30 08:30 09:20 10:00 10:30 11:00 11:30 12:00 12:30 13:00 14:00 14:30 15:00 15:30 16:00 16:30 17:00 17:30 18:00 18:30
HOSPITAL	08:35 08:35 09:25 10:05 10:35 11:05 11:35 12:05 12:35 13:05 14:00 14:35 15:05 15:35 16:05 16:35 17:05 17:35 18:05 18:35
GRAÇA	08:00 08:30 10:00 10:30 11:30 11:30 12:00 12:30 13:00 13:40 14:10 14:40 15:10 15:40 16:10 16:40 17:10 17:40 18:10 18:40
TERMINAL	08:05 08:35 10:05 10:35 11:35 11:35 12:05 12:35 13:05 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45

Figura 5 – Horário da linha Urbana de Torres Vedras – Arenes S. Gonçalo  
(início em 18 de Setembro de 2006)

### B.3. Proposta de Circuito para um Serviço de *Navette* no Centro Histórico



**Figura 6** – Percursos submetidos ao concurso de serviço de Gulliver: circuitos do Castelo e do Chafariz

# Anexo C

## Propostas de Regulamentos

### C.1. Plano de Bolsas de Estacionamento para Cargas e Descargas



Figura 7 – Mapa de zonas de cargas e descargas na cidade de Torres Vedras

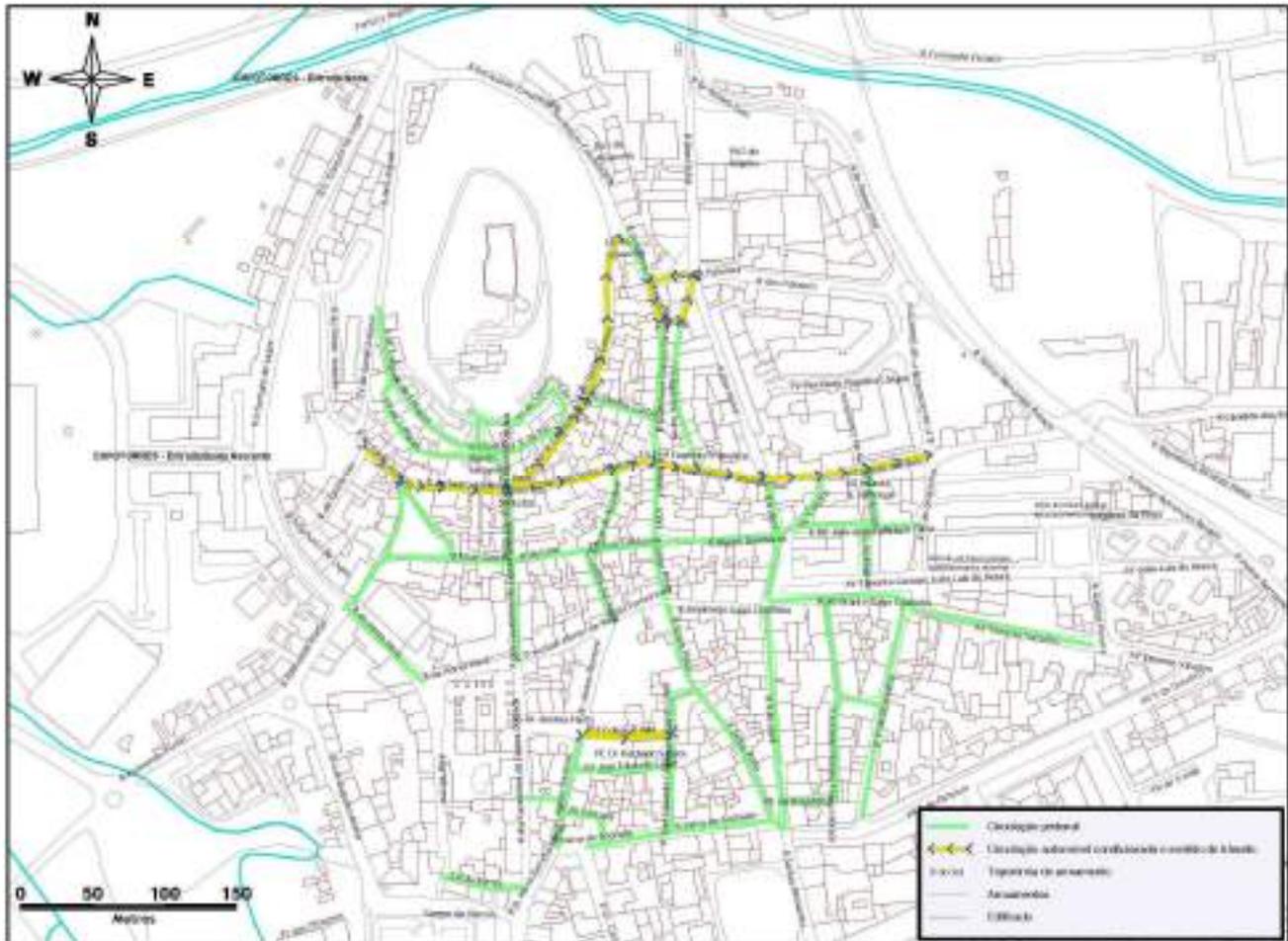
## **C.2. Proposta de Reordenamento do Tráfego no Centro Histórico**

Neste anexo apresenta-se o documento elaborado pelos técnicos da CMTV que expõe a proposta de reordenamento dos sentidos de tráfego no centro histórico da cidade de Torres Vedras.

## 5. ARRUAMENTOS PEDONAIS E ARRUAMENTOS ACESSO CONDICIONADO

A proposta deste estudo, no que respeita aos arruamentos pedonais, é de um modo geral coincidente com o PPRCHTV, exceptuando os casos de seguida apresentados (**Mapa 11**).

MAPA 11 - ARRUAMENTOS PEDONAIS E ARRUAMENTOS COM ACESSO CONDICIONADO



### a) Arruamentos propostos no PPRCHTV como vias de trânsito condicionado e pedonais nesta proposta

- R Dr Aleixo Ferreira (troço Sul, entre a R Paiva de Andrada e o Lg Dr Justino Freire): no PPRCHTV definido como via de trânsito condicionado e pedonal nesta proposta.
- R 9 de Abril (troço Norte, entre a R Miguel Bombarda e a R Mouzinho de Albuquerque). , passa de trânsito condicionado para pedonal.
- R Guilherme Gomes Fernandes (entre o Lg do Alfazema e o Lg dos Polomes).

### b) Arruamentos propostos no PPRCHTV como vias de circulação sem condicionamento e pedonais nesta proposta

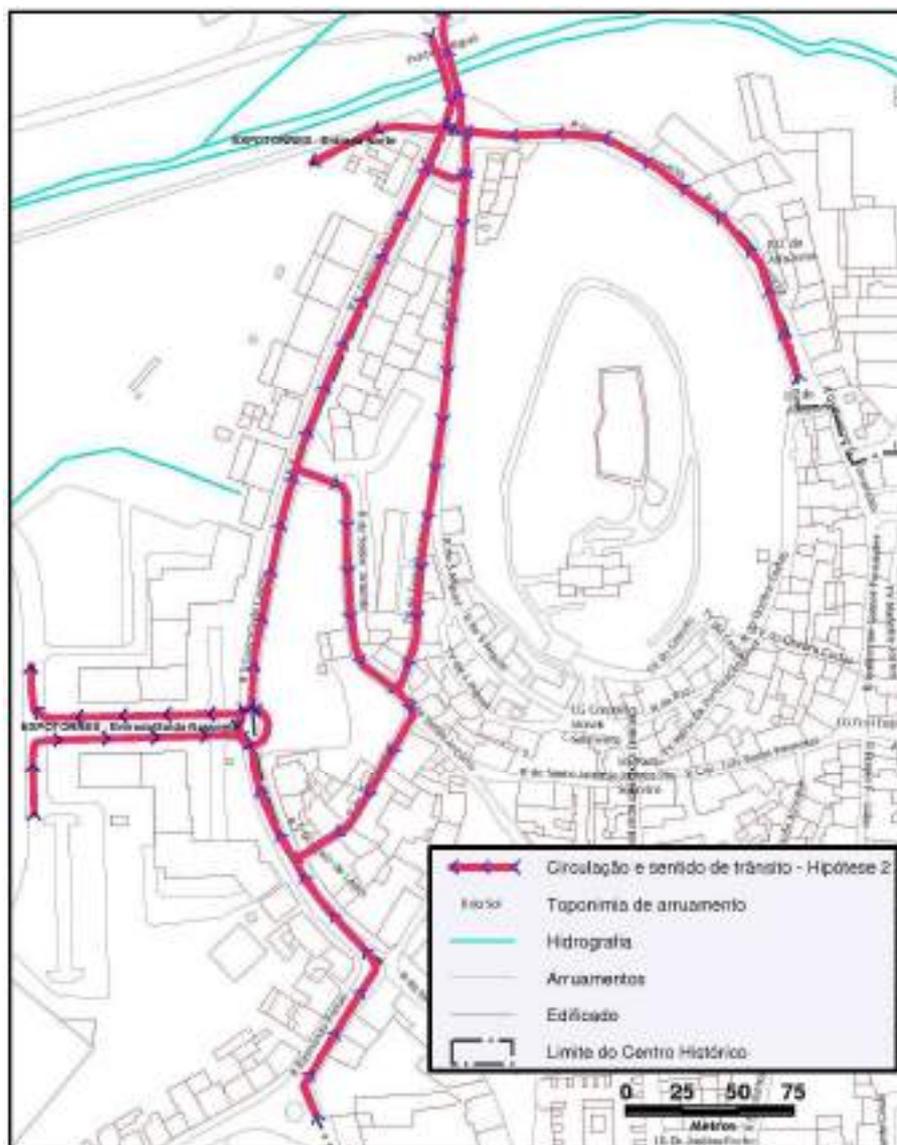
- R da Horta Nova, entre R da Várzea e a R Raimundo Portas) passa de circulação sem condicionamento para pedonal.

- Possibilidade de acesso directo à R de S. Miguel e à R de Santo António - arruamentos de sentido único (Norte-Sul) -, não sendo gerados conflitos na ligação da R de S. Gonçalo de Lagos a estes arruamentos.

### c2) Hipótese 2: R S. Gonçalo de Lagos com sentido de trânsito Sul-Norte (Mapa 10)

- O acesso à EXPOTORRES é efectuado pela esquerda, podendo surgir conflitos nas entradas e saídas do parque regional, possivelmente minimizáveis com a construção de uma rotunda, à semelhança da proposta do PPRCHTV.
- O acesso à R de S. Miguel e à R de Santo António - arruamentos com sentido único Norte-Sul - não é directo, na medida em que tem que se percorrer grande parte da R S. Gonçalo de Lagos; a saída implica igualmente a repetição do percurso para entrar.

MAPA 10 - CIRCULAÇÃO E SENTIDO DE TRÂNSITO NO SECTOR A POENTE DO CENTRO HISTÓRICO  
- HIPÓTESE 2: R S. GONÇALO DE LAGOS (SUL-NORTE) -

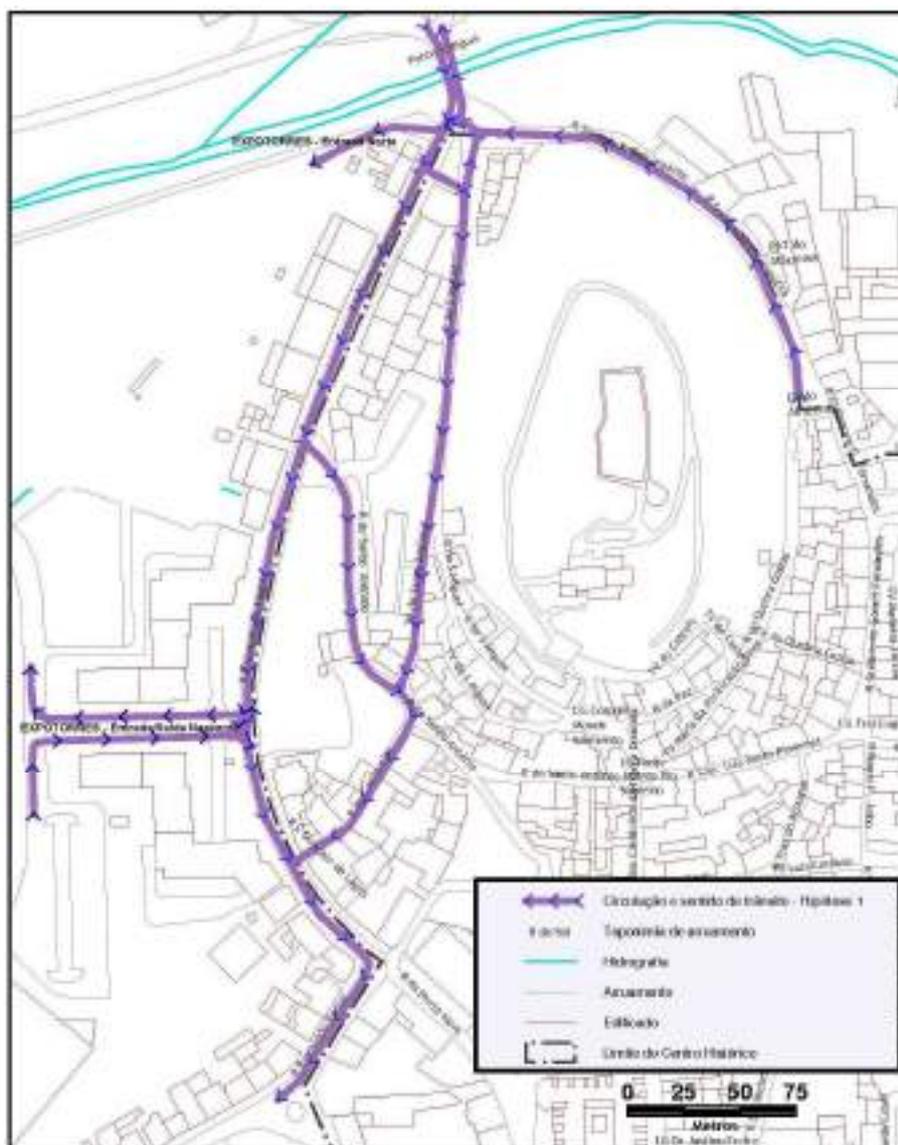


- Com efeito, a circulação deste arruamento far-se-á em sentido único.
- A existência de sentido único de trânsito libertará espaço no arruamento, que poderá ser destinado ao estacionamento automóvel preferencialmente para residentes e cargas e descargas.
- A permanência de dois sentidos de trânsito na Ponte de S. Miguel e a entrada Norte da EXPOTORRES ditarão a construção de uma plataforma giratória entre os arruamentos: R S. Gonçalo de Lagos, R de S. Miguel, R da Sociedade Columbófila e Ponte de S. Miguel.

**c1) Hipótese 1: R S. Gonçalo de Lagos com sentido de trânsito Norte-Sul (Mapa 9)**

- Possibilidade de acesso à EXPOTORRES (entrada Norte e entrada/saída Nascente) pela direita (“entrada em mão”), facultando uma maior fluidez no que respeita às entradas e saídas do parque regional.

**MAPA 9 - CIRCULAÇÃO E SENTIDO DE TRÂNSITO NO SECTOR A POENTE DO CENTRO HISTÓRICO  
- HIPÓTESE 1: R S. GONÇALO DE LAGOS (NORTE-SUL) -**





um eixo directo de ligação, entre um dinâmico pólo comercial e de serviços da cidade e o centro histórico, passando pela Igreja de São Pedro e Paços do Concelho.

## 4. OUTROS EIXOS DE CIRCULAÇÃO E SENTIDOS DE TRÂNSITO

### a) SECTOR A NORDESTE DO CENTRO HISTÓRICO (Mapa 7)

- Inverter o sentido de trânsito único actualmente existente na R Dias Neiva (segmento Norte), que passará a processar-se no sentido Sul-Norte para a R Dr. Gomes Leal e sem acesso à Ponte da Mentira.
- A R Dr Gomes Leal, entre a Ponte da Mentira e a Rotunda dos Polomes, passará a ter dois sentidos de circulação, anulando a entrada directa de tráfego no sector Nordeste do centro histórico (pela R Dias Neiva, que passará a efectuar-se pela R dos Polomes).
- Esta solução não inviabiliza a criação de uma nova via, paralela à via ferroviária e a Poente desta, proposta pelo Plano de Pormenor do Choupal,
- Impossibilidade de efectuar a travessia automóvel do eixo pedonal previsto no PPRCHTV e POLIS, que estabelece a ligação entre o Lg dos Polomes e a R da Sociedade Columbófila.

MAPA 7 - CIRCULAÇÃO E SENTIDO DE TRÂNSITO NO SECTOR A NORDESTE DO CENTRO HISTÓRICO



- A solução traduz uma duplicação desnecessária de arruamentos paralelos e com o mesmo sentido de trânsito, em virtude de ter que ser mantido o acesso ao estacionamento do Mercado Municipal.

## b) SOLUÇÕES DESTA PROPOSTA DE REORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO (Mapa 6)

- Pedonalização, com acesso condicionado para cargas e descargas e a garagens, do troço Poente da Av Tenente Valadim (entre a R 1.º de Dezembro e a R Gabriel Pereira) e do troço Nascente da R Almirante Gago Coutinho (entre a R 9 de Abril e a R 1.º Dezembro).
- Circulação automóvel efectuada pela Av Tenente Coronel João Luís de Moura.
- Esta solução reflecte uma área de pedonalização de cerca de ½ da área total destes arruamentos. No troço da Av Tenente Coronel João Luís de Moura, junto à Igreja de São Pedro, a travessia far-se-á com pavimento diferenciado para viaturas, sem desnível entre a zona exclusivamente pedonal e a via de circulação automóvel, em calçada grossa branca; a via de circulação deve ser balizada com pilaretes de ambos os lados, com largura suficiente para a circulação automóvel e sem espaço para estacionamento, privilegiando a circulação de peões.
- Sem retirar a dignidade à Igreja de São Pedro, pela possibilidade de haver circulação automóvel, o resultado desta solução será a dignificação de toda esta área, designadamente o Teatro-Cine Ferreira da Silva e o muro das laranjeiras.

MAPA 6 - VIA PEDONAL PROPOSTA



- A R Almirante Gago Coutinho e a Av Tenente Valadim têm um alinhamento perpendicular às vias já pedonalizadas: R 9 de Abril, R França Borges, R 1º de Dezembro e dois troços pedonais de travessia da galeria comercial da pastelaria “Pãozinho da Avenida” e do edifício dos antigos armazéns “Gabriel Pereira”, que ligam a Av 5 de Outubro à R 1.º de Dezembro e à Av Tenente Valadim respectivamente.

A R Almirante Gago Coutinho e a Av Tenente Valadim apresentam-se como receptoras e ao mesmo tempo canalizadoras dos fluxos pedonais das ruas que lhe são contíguas. Com a realização de obras de pedonalização deixam de ser uma barreira à livre circulação de peões, para constituir

Em todas as hipóteses, o acesso automóvel à zona do Mercado Municipal far-se-á do lado Nascente, pela Av Tenente Coronel João Luís de Moura (170 metros) ou Av Tenente Valadim, através da R Gabriel Pereira (195 metros).

O parque de estacionamento de Santiago surge neste estudo como um caso de acesso automóvel a um ponto central do centro histórico.

Das hipóteses anteriormente apresentadas, a hipótese 2 é a que apresenta menores aspectos negativos. Apresenta menor tempo de travessia e permanência, já que preconiza globalmente menores distâncias para entrada/saída. Permite maior rotatividade do espaço disponível para os veículos automóveis e reduz a carga sobre as infra-estruturas existentes.

QUADRO 1 - QUADRO COMPARATIVO: PARQUE DE ESTACIONAMENTO DE SANTIAGO

Distâncias (metros)	Hipótese			
	1	2	3	4
De entrada	610 v 630	180	310	310
De saída	270 v 310	330	480	770
Total	880 v 940 v 920 v 900	510	790	1080

Considerando a raridade do espaço no centro histórico, propõe-se que o parque de estacionamento de Santiago tenha estacionamento gratuito direccionado aos residentes.

### 3. AV TENENTE VALADIM

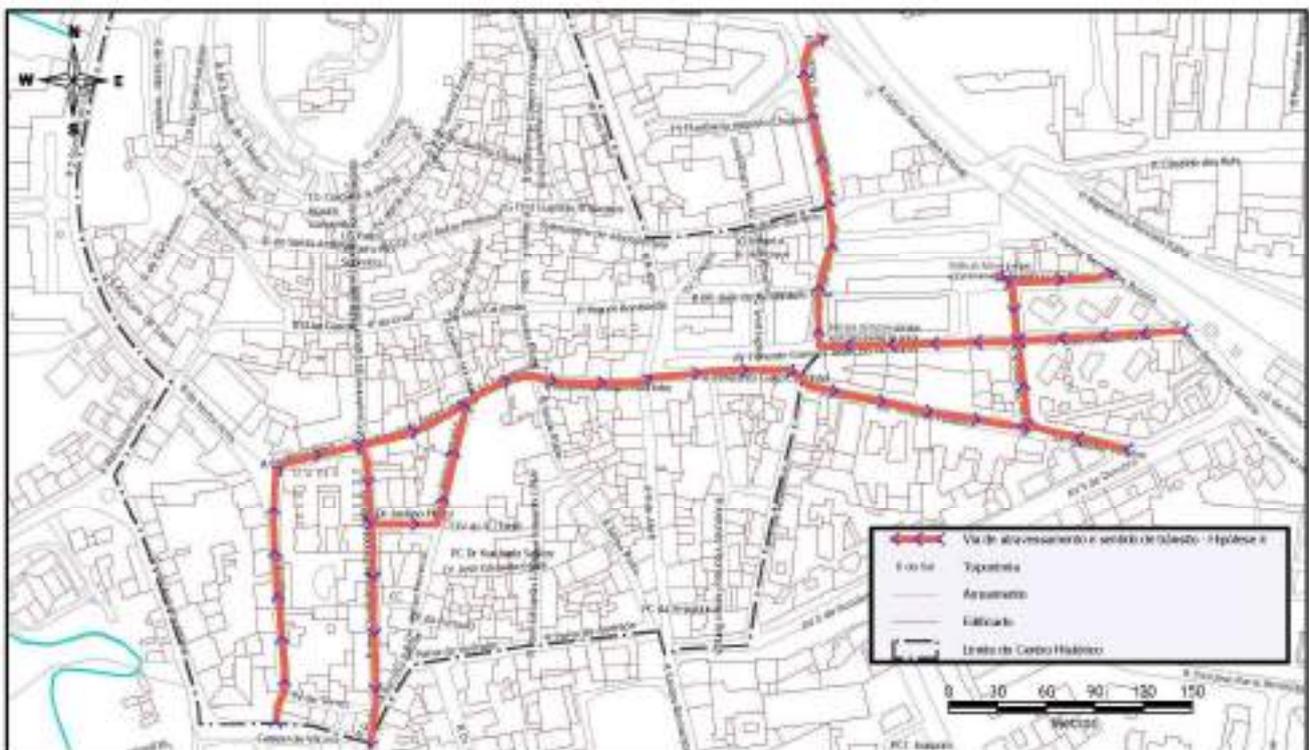
A solução apresentada no PPRCHTV para a Av Tenente Valadim diverge da apresentada nesta proposta de reordenamento do estacionamento e circulação automóvel. Há, pois que ponderar outras soluções para este arruamento, sempre em conjunto com o troço Nascente da R Almirante Gago Coutinho (entre a R 9 de Abril e a R 1.º Dezembro) e a Av Tenente Coronel João Luís de Moura.

#### a) SOLUÇÕES PROPOSTAS NO PPRCHTV

- Pedonalização da área envolvente da Igreja de São Pedro, delimitada pela R Dr. João Menezes, Lg Wellington, Av Tenente Coronel João Luís de Moura e R 9 de Abril.
- Circulação automóvel efectuada pela Av Tenente Valadim e R Almirante Gago Coutinho, mantendo nesta última o espaço para estacionamento.
- Esta solução reflecte uma área de pedonalização de cerca de  $\frac{1}{4}$  da área total destes arruamentos.
- A solução dignifica sobretudo a Igreja de São Pedro, por vedar o acesso automóvel a esta área, descurando, em certa medida, a existência na mesma de outros pontos de interesse.

- Esta hipótese traduz um afastamento do automóvel relativamente à Igreja de São Pedro. Contrariamente à hipótese 3, a travessia é feita pela R Almirante Gago Coutinho, direccionando a circulação automóvel para a Av Tenente Valadim.
- A par da hipótese 3, não existe nesta hipótese, a obrigatoriedade de efectuar toda a travessia do centro histórico, sendo possível o retorno para Sul, pela circulação no sentido Norte-Sul na R dos Cavaleiros da Espora Dourada.
- Topograficamente, a circulação neste percurso é feita de forma ascendente.
- Num pressuposto de continuidade do parque de estacionamento de Santiago, a entrada é idêntica à hipótese anterior, pelo Sul, através da R da Várzea, R da Horta Nova, R dos Cavaleiros da Espora Dourada (Norte-Sul), Lg Dr Justino Freire e R Dr Aleixo Ferreira (310 metros). A saída implicará igualmente travessia do centro histórico, desde a R Dr Aleixo Ferreira, R do Terreirinho, até à Rotunda dos Polomes, ainda que com uma distância superior (770 metros).

**MAPA 5 - HIPÓTESE 4: EIXO ESTRUTURANTE SUDOESTE-NORDESTE  
DE TRAVESSIA DO CENTRO HISTÓRICO E SENTIDO DO TRÂNSITO**

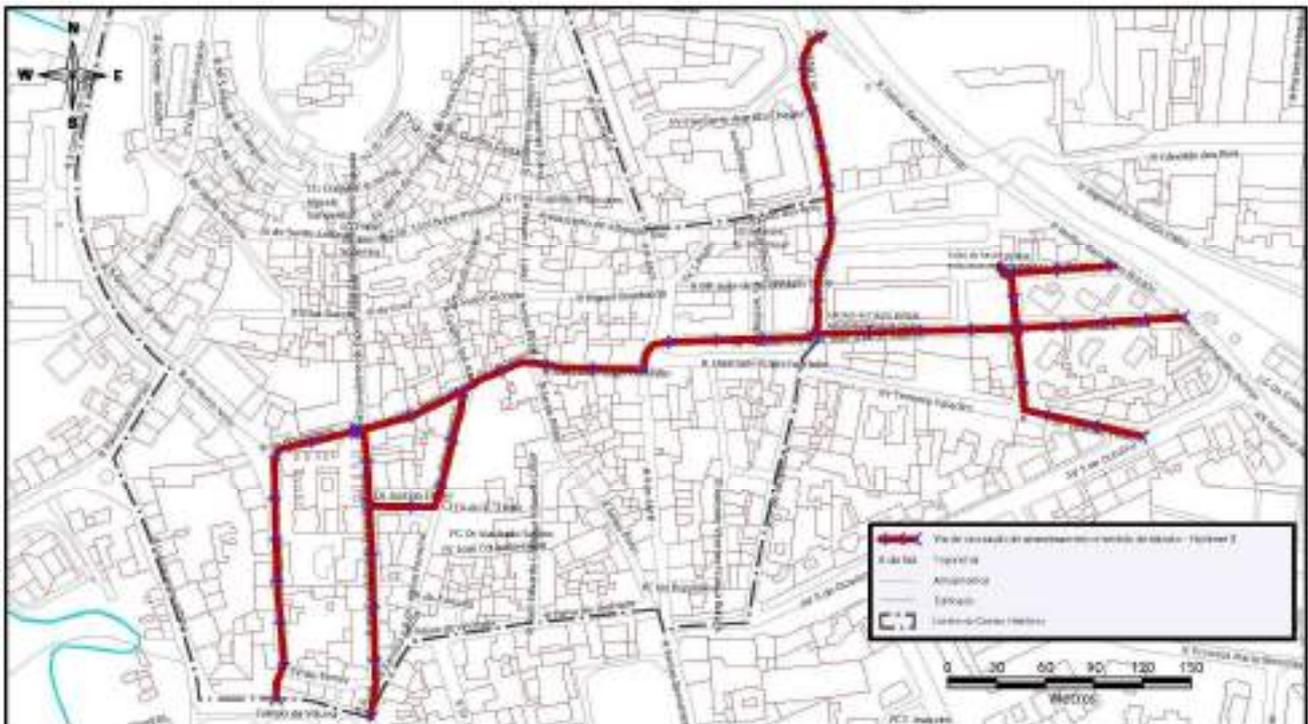


#### e) OUTRAS CONSIDERAÇÕES SOBRE AS QUATRO HIPÓTESES DE EIXO ESTRUTURANTE

As quatro hipóteses anteriormente apresentadas não colidem com o projecto do Mercado Municipal, relativamente a acessos (entradas/saídas) ao parque de estacionamento subterrâneo previsto em projecto.

- Expressa a não obrigatoriedade de travessia de todo o centro histórico, possibilitada pela circulação no sentido Norte-Sul na R dos Cavaleiros da Espora Dourada.
- Possibilidade de acesso automóvel à zona do mercado municipal pelo lado Nascente pela Av Tenente Coronel João Luis de Moura e Av Tenente Valadim através da R Gabriel Pereira.
- Topograficamente, a circulação neste percurso é feita de forma ascendente.
- Num pressuposto de continuidade do parque de estacionamento de Santiago, a entrada é nesta hipótese mais sinuosa, pelo Sul, através da R da Várzea, R da Horta Nova, R dos Cavaleiros da Espora Dourada (Norte-Sul), Lg Dr Justino Freire e R Dr Aleixo Ferreira (310 metros). A saída obrigará à travessia do centro histórico, desde a R Dr Aleixo Ferreira, R do Terreirinho, até à Rotunda dos Polomes (480 metros).

**MAPA 4 - HIPÓTESE 3: EIXO ESTRUTURANTE SUDOESTE-NORDESTE  
DE TRAVESSIA DO CENTRO HISTÓRICO E SENTIDO DO TRÂNSITO**

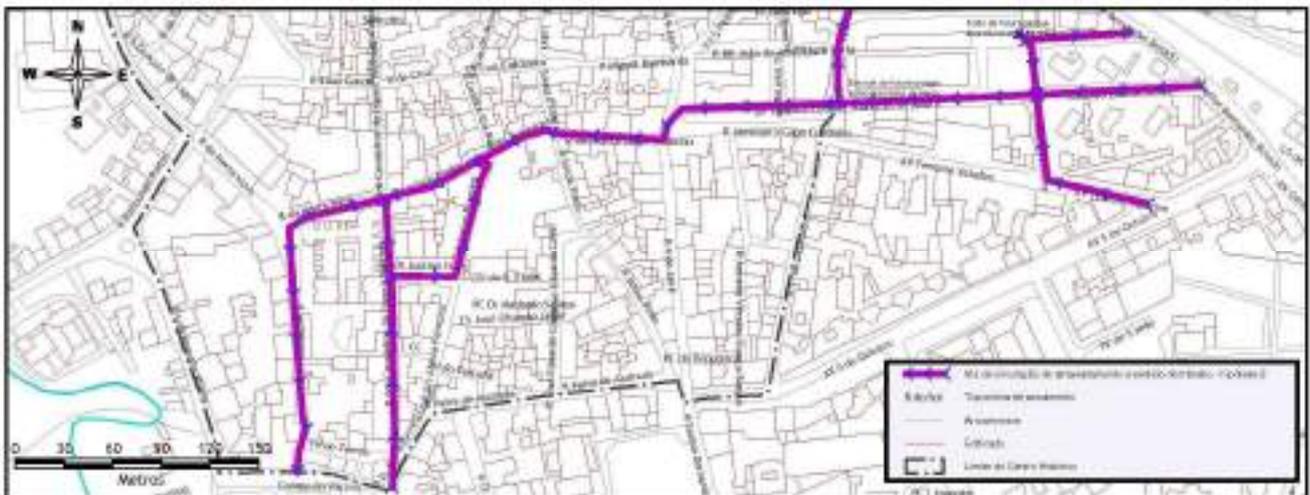


**d) HIPÓTESE 4: EIXO ESTRUTURANTE SUDOESTE-NORDESTE (Mapa 5)**

- Semelhante à anterior, a hipótese 4 estabelece a ligação entre a R Campo da Várzea e a Rotunda dos Polomes. A principal diferença diz respeito à parte central do percurso (R Almirante Gago Coutinho, Av Tenente Valadim e R 1.º de Dezembro), em consonância com o PPRCHTV.
- À semelhança das hipóteses anteriores, este percurso serve o tráfego automóvel direccionado especificamente ao centro histórico, bem como o tráfego automóvel de travessia do mesmo.

- Este percurso, na sua maioria idêntico ao da hipótese 1, exceptuando o troço final, preconiza a execução de obras de pedonalização, total ou parcial, do troço da R da Horta Nova que liga a R da Várzea à R S. Gonçalo de Lagos. Este constitui-se como via preferencial de ligação pedonal entre a EXPOTORRES e o centro de comércio e serviços da cidade e vice-versa.
- Este percurso preconiza ainda a circulação no sentido Sul-Norte na R dos Cavaleiros da Espora Dourada, e a circulação em sentido único no Lg Dr Justino Freire (Poente-Nascente) e segmento Norte da R Dr Aleixo Ferreira (Sul-Norte). De referir que o segmento Sul da R Dr Aleixo Ferreira será pedonal segundo o PPRCHTV.
- Opção mais equilibrada também porque não obriga à travessia completa quer para as pessoas que se desloquem para o sector Nascente do centro histórico, que podem sair pela R 1.º de Dezembro/Rotunda dos Polomes; quer para quem se deslocar para o sector Sul, que pode aceder pela R Maria Barreto Bastos ou R Cavaleiros da Espora Dourada e sair pela R da Várzea.
- Topograficamente, a circulação neste percurso é feita de forma descendente.
- Num pressuposto de continuidade do parque de estacionamento de Santiago, relativamente à anterior, nesta hipótese, a entrada será feita de forma mais directa, pelo Sul, através da R dos Cavaleiros da Espora Dourada, Lg Dr Justino Freire e R Dr Aleixo Ferreira (180 metros). A saída efectuar-se-á pela R Dr Aleixo Ferreira, R Francisco Xavier de Melo, R da Horta Nova e R da Várzea (330 metros).

**MAPA 3 - HIPÓTESE 2: EIXO ESTRUTURANTE NASCENTE-POENTE-SUL  
DE TRAVESSIA DO CENTRO HISTÓRICO E SENTIDO DO TRÂNSITO**



**c) HIPÓTESE 3: EIXO ESTRUTURANTE SUDOESTE-NORDESTE (Mapa 4)**

- Antagónica às primeiras, a hipótese 3 liga a R Campo da Várzea à rotunda dos Polomes.
- À semelhança da hipótese 1, este percurso serve o tráfego automóvel direccionado especificamente ao centro histórico, bem como o tráfego automóvel de travessia do mesmo.

- O segmento terminal desta via de circulação - Rua da Horta Nova - vai permitir o escoamento do tráfego para a Rua S. Gonçalo de Lagos, via esta de saída da cidade.
- Este circuito poderá apresentar-se como alternativa de saída da cidade em situação de trânsito congestionado.
- Futuramente, esta opção poderá traduzir-se numa intensificação do tráfego automóvel no centro histórico e na R S. Gonçalo de Lagos, um arruamento já sobre-congestionado, também pela realocização do terminal rodoviário na EXPOTORRES.
- Topograficamente, a circulação neste percurso é feita de forma descendente.
- Num pressuposto de continuidade do parque de estacionamento de Santiago, a entrada far-se-á pelo Norte, através da R dos Cavaleiros da Espera Dourada, Lg Dr Justino Freire e R Dr Aleixo Ferreira, pelo que esta hipótese obriga à travessia do centro histórico (entre 610 e 630 metros). A saída do mesmo processar-se-á pela R Dr Aleixo Ferreira, R Francisco Xavier de Melo e derivando para a R da Horta Nova (270 metros) ou para a R dos Cavaleiros da Espora Dourada (310 metros).

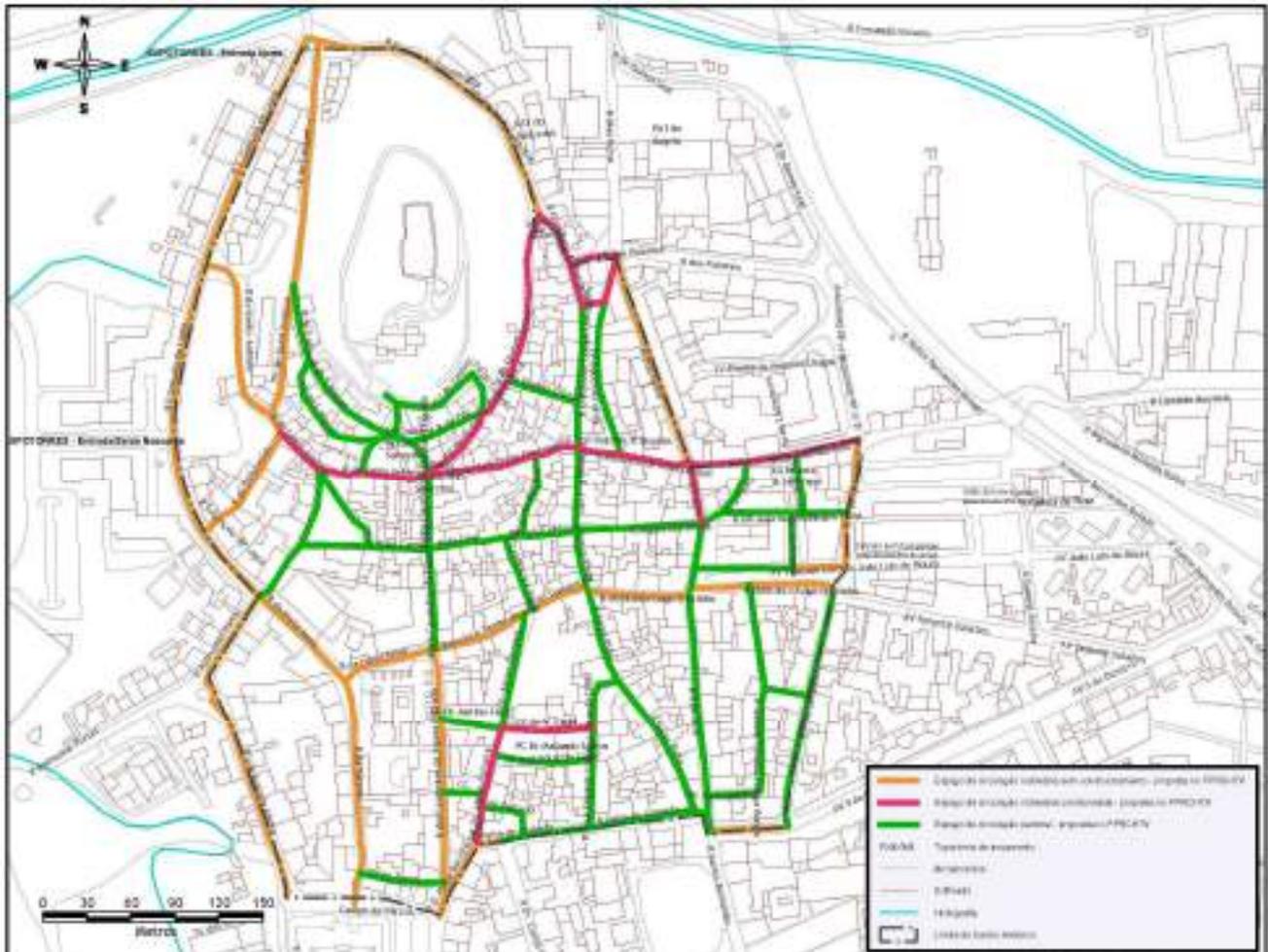
**MAPA 2 - HIPÓTESE 1: EIXO ESTRUTURANTE NASCENTE-POENTE  
DE TRAVESSIA DO CENTRO HISTÓRICO E SENTIDO DO TRÂNSITO**



**b) HIPÓTESE 2: EIXO ESTRUTURANTE NASCENTE-POENTE-SUL (Mapa 3)**

- Permitindo a travessia do centro histórico no sentido Nascente-Poente-Sul, a hipótese 2 liga a Av 5 de Outubro à R Campo da Várzea.
- Comparativamente à hipótese 1, esta pode ser considerada uma opção mais equilibrada, pois serve em exclusivo o tráfego automóvel destinado especificamente ao centro histórico, dissuadindo em simultâneo o tráfego automóvel de travessia do mesmo, descongestionando-o.

MAPA 1 - ESPAÇOS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA SEM ACESSO CONDICIONADO PROPOSTOS NO PPRCHTV



Nota: Informação obtida no âmbito do processo de revisão do PPRCHTV, 2007.

## 2. PROPOSTA DE REORDENAMENTO DOS SENTIDOS DO TRÂNSITO E DO ESTACIONAMENTO NA TRAVESSIA DO CENTRO HISTÓRICO

Considerando o centro histórico como uma área com especificidades e restrições relativamente ao acesso e circulação automóvel, expõem-se seguidamente quatro hipóteses distintas de eixos estruturantes para a sua travessia, bem como os sentidos do trânsito.

### a) HIPÓTESE 1: EIXO ESTRUTURANTE NASCENTE-POENTE (Mapa 2)

- Possibilitando a travessia do centro histórico no sentido Nascente-Poente, a hipótese 1 liga a Av 5 de Outubro à R. S. Gonçalo de Lagos.
- Este percurso serve o tráfego automóvel direccionado especificamente ao centro histórico, bem como o tráfego automóvel de travessia do mesmo.

## NOTA INTRODUTÓRIA

A realocização do terminal rodoviário reflectir-se-á numa nova centralidade na EXPOTORRES, e consequentemente numa alteração dos movimentos de automóveis e peões com o consequente aumento dos fluxos de tráfego automóvel e pedonal de e para esta área da cidade.

O presente estudo tem como objectivo apresentar propostas de circulação de veículos e de peões face à nova realidade de movimentos, articulando-os de modo a reduzir e a prevenir os impactes negativos.

Esta realidade implicará necessariamente uma reestruturação da circulação rodoviária e pedonal das ligações da EXPOTORRES ao centro de comércio e serviços da cidade.

Pela sua posição de charneira entre estas duas realidades, o centro histórico de Torres Vedras será claramente afectado pela fluência destes movimentos.

## CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE DE TORRES VEDRAS

### Objectivos:

- As propostas adiante expostas referem-se especificamente ao centro histórico enquanto realidade instituída, consolidada e objecto de um instrumento de gestão territorial em revisão - Plano de Pormenor de Reabilitação do Centro Histórico de Torres Vedras (PPRCHTV).
- Apresentar soluções de circulação automóvel que não colidam e inviabilizem os compromissos assumidos relativamente ao desenho urbano do PPRCHTV.
- Apresentar várias alternativas de circuitos com indicação de pontos fortes e fracos.
- Privilegiar o incremento da circulação pedonal como forma de dinamizar e revitalizar o centro histórico, no contexto de ligação da EXPOTORRES ao centro de comércio e serviços da cidade.

## 1. PROPOSTA DO PPRCHTV - ESPAÇOS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA SEM ACESSO CONDICIONADO PROPOSTOS

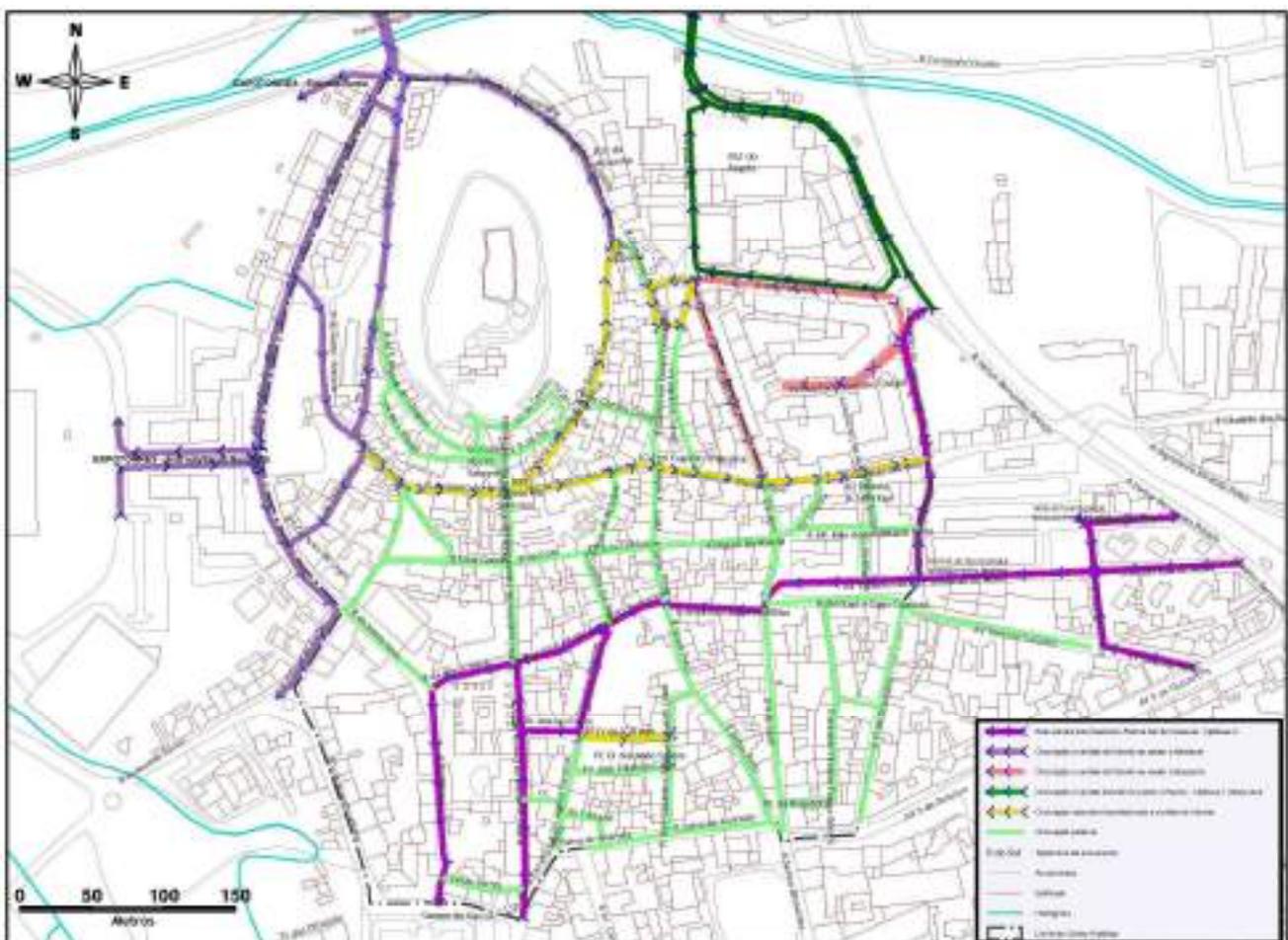
O **Mapa 1** apresenta a proposta do PPRCHTV relativamente aos espaços de circulação rodoviária sem acesso condicionado.

## 6. SÍNTESE FINAL

Considerando os diversos cenários de circulação e sentidos de trânsito expostos antes, apresenta-se seguidamente o **Mapa 12**, referente especificamente à solução de mobilidade mais equilibrada e integradora para o centro histórico de Torres Vedras, designadamente enquanto área charneira entre a EXPOTORRES e o centro de comércio e serviços da cidade.

Esta proposta contribui para a necessária revitalização do centro histórico, otimizando os aspectos sociais, ambientais, económicos, circulação automóvel e pedonal e cargas e descargas. Reduz o número de carros, traduz uma melhoria na mobilidade pedonal e no estacionamento para residentes no centro histórico, pela dissuasão da circulação automóvel de um modo geral. De igual modo, reduz a duração da travessia do centro histórico.

MAPA 12 - MAPA-SÍNTESE DE CIRCULAÇÃO E SENTIDOS DE TRÂNSITO



Equipa técnica de execução:

Adélia Simões  
Filipa Mourão  
Nuno Dias  
Raul Gomes

### C.3. Parecer IST à Proposta de Reordenamento do Tráfego no Centro Histórico

#### Introdução

Como objectivo para a Estratégia de Mobilidade da cidade de Torres Vedras pretende-se reunir de uma forma integrada um conjunto de medidas que, tomando como base os diferentes tipos de necessidades de mobilidade da cidade, as infra-estruturas actualmente existentes, assim como os principais pólos de atractividade, permitam conduzir a cidade de Torres Vedras a uma referência no que respeita às soluções de mobilidade sustentável adoptadas.

Esta estratégia baseia-se nos principais objectivos considerados essenciais para uma política de mobilidade em termos Europeus, nomeadamente:

- Redução da utilização do transporte individual;
- Melhoria do serviço de transporte público, assim como as condições de utilização dos modos suaves;
- Intervenção ao nível do estacionamento, como ferramenta de controlo dos acessos aos centros urbanos;
- Revitalização dos principais eixos rodoviários, garantindo maior segurança e equidade entre o veículo particular, o transporte colectivo e o peão;
- Assim como, a **revitalização do centro histórico** devolvendo-o ao seus residentes.

De facto, entre os principais desafios que a Cidade de Torres Vedras enfrenta no que respeita a mobilidade encontra-se a **necessidade de implementar uma estratégia integrada da circulação e gestão do estacionamento no Centro Histórico**. Os centros históricos devem ser zonas com uma qualidade de vida ímpar, pelo que o seu acesso rodoviário deverá ser limitado, dando preferência a residentes e veículos previamente autorizados. Adicionalmente, deve ser dominada por zonas de circulação pedonais evitando assim a presença de veículos no seu centro. Por último, a circulação a definir no Centro Histórico deve conduzir a que não surja tráfego de atravessamento, nem movimentos pendulares nos seus principais eixos de acesso. Ou seja, dentro do Centro Histórico o trânsito deverá ser prioritizado para residentes e veículos autorizados, sendo que a população trabalhadora/visitante deverá ser encaminhada para os parques de

estacionamento periféricos como o da ExpoTorres, da Câmara Municipal, do mercado municipal, a Norte do CH (ligação com a zona do Choupal) assim como futuras bolsas a definir.

### **Parecer sobre a “Proposta de Reordenamento da Circulação Automóvel e Sentidos de Trânsito no Centro Histórico de Torres Vedras”**

Com base no que foi exposto, e tomando como referência a proposta de circulação apresentada no documento “Proposta de Reordenamento da Circulação Automóvel e Sentidos de Trânsito no Centro Histórico de Torres Vedras”, (ver anexo), nomeadamente no que respeita à solução apresenta no capítulo 6 (Síntese Final) e no Mapa 12 – Mapa Síntese de Circulação e Sentidos de Trânsito”, somos da opinião que:

- A solução proposta vai no sentido de maximizar as zonas pedonais levando a uma redução previsível dos volumes de tráfego no CH. Para tal divide o espaço de circulação em três classes: espaços rodoviários sem restrições de circulação, espaços rodoviários condicionados e espaços pedonais;
- A alteração da circulação na Rua de São Gonçalo de Lagos para sentido único descendente (Norte - Sul) é uma medida importante pois elimina os fluxos de saída ao fim do dia. Adicionalmente proporciona a criação de mais lugares de estacionamento destinados aos residentes e/ou espaço canal para movimentação de pões que se desloquem entre o Parque da ExpoTorres e o CH;
- Com a solução proposta de fechar ao trânsito a Rua da Horta Nova no troço poente (condicionando a ligação entre a Rua de Gonçalo de Lagos e a Rua da Várzea) consegue-se eliminar o tráfego de atravessamento Nascente – Poente que passa a agora a ter de circular exteriormente (no sentido dos ponteiros do relógio) ao Centro Histórico. Contudo esta medida deve ser devidamente monitorizada nomeadamente ao nível do impacte que possa gerar nos residentes uma vez que existe o potencial de oferecer lugares de estacionamento;
- A proposta da Rua de São Miguel passar a sentido único descendente volta a estar em perfeita sintonia com a proposta de alteração da circulação na Rua de São Gonçalo de Lagos, libertando espaço canal para mais lugares de estacionamento para residentes e/ou para modos suaves.

Assim, e conforme o que acima foi apresentado, somos da opinião que as medidas apresentadas na “Proposta de Reordenamento da Circulação Automóvel e Sentidos de Trânsito no Centro Histórico de Torres Vedras”, nomeadamente no que respeita à solução referida no capítulo de Síntese Final contribuirão positivamente para:

- -A redução do tráfego de atravessamento e interno ao CH;
  - O aumento da qualidade das deslocações em modos suaves (nomeadamente pedonais);
  - O aumento dos lugares de estacionamento dedicados a residentes;
  - Um aumento da qualidade de vida dos residentes, comerciantes e visitantes do CH.
- Contudo, muito embora as soluções propostas numa avaliação *ex-ante* demonstrem elevadas potencialidades (nomeadamente no que toca a minimizar o tráfego, melhorar a mobilidade pedonal e potenciar mais estacionamento para os residentes), devem ser consideradas sempre passíveis de revisão após confirmação na prática da sua eficácia. Ou seja, o processo de acompanhamento após implementação das medidas propostas reveste-se de inquestionável importância. Adicionalmente, estas soluções deverão estar em sintonia com a estratégia de gestão estacionamento da cidade, nomeadamente promovendo estacionamento exclusivamente reservado para residentes no Centro Histórico, levando a que o visitante ocasional desista de circular no CH à procura de um lugar vago.

Instituto Superior Técnico, 31 de Janeiro de 2007

Tiago Lopes Farias

(Professor do Instituto Superior Técnico)

Sofia Taborda

(Investigadora em Transportes, Energia e Ambiente do IST)