

ÍNDICE

1. NOTA INTRODUTÓRIA	11
1.1. ENQUADRAMENTO.....	11
1.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO PMT DE ALBUFEIRA	11
1.3. METODOLOGIA E FASEAMENTO.....	12
1.4. ORGANIZAÇÃO DO PRESENTE RELATÓRIO	14
2. PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO	15
2.1. ENQUADRAMENTO.....	15
2.2. OBJETIVO ESPECÍFICO 1 – ARTICULAR A POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E USOS DO SOLO COM O PLANEAMENTO DE TRANSPORTES	16
2.2.1. Enquadramento e Linhas de Orientação	16
2.2.2. LO 1.1. – Definir requisitos para a localização de novos polos geradores/attractores de deslocações.....	17
2.2.3. LO 1.2. – Promover a elaboração de estudos de mobilidade e transportes.....	19
2.2.4. LO 1.3. – Planeamento integrado da expansão dos perímetros urbanos e a consolidação das áreas de edificação dispersa.....	21
2.3. OBJETIVO ESPECÍFICO 2 – DESENVOLVER UMA POLÍTICA DE GESTÃO DA REDE RODOVIÁRIA QUE CONTRIBUA PARA A MELHORIA DAS ACESSIBILIDADES E PARA A REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE	23
2.3.1. Enquadramento e Linhas de Orientação	23
2.3.2. LO 2.1. – Melhorar as acessibilidades rodoviárias	24
2.3.3. LO 2.2. – Melhorar o esquema de circulação dos aglomerados urbanos de Albufeira e Olhos de Água	41
2.3.4. LO 2.3 – Implementação de um sistema de controlo de acessos.....	48
2.3.5. LO 2.4. – Implementar medidas de acalmia de tráfego nas áreas de vocação pedonal e nas imediações de polos atractores/geradores de deslocações.....	52
2.3.6. LO 2.5. – Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária nomeadamente dos atropelamentos.....	57
2.4. OBJETIVO ESPECÍFICO 3 – MELHORAR A QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO, GARANTINDO NÍVEIS DE SERVIÇO ADEQUADOS ÀS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO DA POPULAÇÃO	65
2.4.1. Enquadramento e Linhas de Orientação	65
2.4.2. LO 3.1. – Modernizar o sistema de transporte público ferroviário de passageiros.....	67
2.4.3. LO 3.2. – Melhorar a oferta de transporte coletivo rodoviário municipal e intermunicipal	71

2.4.4.	LO 3.3. - Reestruturar a rede e melhorar a atratividade dos serviços de transporte coletivo rodoviários urbanos	77
2.4.5.	LO 3.4. - Implementar serviços de transporte flexível nas áreas de baixa densidade	79
2.4.6.	LO 3.5. – Implementar um sistema tarifário e um sistema de bilhética que promova a intermodalidade	87
2.4.7.	LO 3.6. - Melhorar as condições de acolhimento nas paragens de transporte coletivo rodoviário	90
2.4.8.	LO 3.7 - Melhorar a informação ao público em diversos suportes.....	92
2.5.	OBJETIVO ESPECÍFICO 4 – PROMOVER AS DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES	95
2.5.1.	Enquadramento e Linhas de Orientação	95
2.5.2.	LO 4.1. – Requalificar/expandir a rede ciclável.....	96
2.5.3.	LO 4.2. – Criar uma rede de equipamentos de apoio às deslocações cicláveis	101
2.5.4.	LO 4.3. – Implementar sistemas de bicicletas de utilização partilhada	104
2.5.5.	LO 4.4. – Promover o transporte de bicicletas no sistema de TP	107
2.5.6.	L.O. 4.5 – Desenvolver projetos de requalificação urbana que incentivem o recurso aos modos suaves	108
2.5.7.	LO 4.6. – Requalificar/expandir a rede pedonal	118
2.5.8.	LO 4.6. – Divulgar informação sobre as redes pedonais e cicláveis	127
2.5.9.	LO 4.7. – Desenvolver um plano de acessibilidade para todos que abranja os principais centros urbanos	131
2.6.	OBJETIVO ESPECÍFICO 5 – DEFINIR UMA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO QUE CONTRIBUA PARA OPÇÕES DE PADRÕES DE MOBILIDADE MAIS SUSTENTÁVEIS	132
2.6.1.	Enquadramento e Linhas de Orientação	132
2.6.2.	LO 5.1. – Ordenar a oferta de estacionamento nos principais centros urbanos	133
2.6.3.	LO 5.2. – Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento	144
2.6.4.	LO 5.3. – Rever o tarifário e expandir as áreas de estacionamento tarifado.....	146
2.7.	OBJETIVO ESPECÍFICO 6 – OTIMIZAR A REDE LOGÍSTICA E O SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO URBANA	151
2.7.1.	Enquadramento e Linhas de Orientação	151
2.7.2.	LO 6.1. – Implementar um novo sistema de distribuição urbana de mercadorias em Albufeira	152
2.7.3.	LO 6.2. – Reforçar a oferta de bolsas destinadas a cargas e descargas e reforçar a fiscalização das mesmas ..	156
2.8.	OBJETIVO ESPECÍFICO 7 – MELHORAR A EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E AMBIENTAL DO SETOR DOS TRANSPORTES	158
2.8.1.	Enquadramento e Linhas de Orientação	158
2.8.2.	LO 7.1. – Expandir a rede de carregamento de veículos elétricos	159
2.8.3.	LO 7.2. – Introduzir veículos de transporte público movidos a energias alternativas.....	160
2.8.4.	LO 7.3. – Regular o transporte turístico de passageiros	160
2.9.	OBJETIVO ESPECÍFICO 8 – APOSTAR EM MEDIDAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE E EM TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO.....	164
2.9.1.	Enquadramento e Linhas de Orientação	164

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

2.9.2.	LO 8.1. – Implementar medidas que promovam a racionalização do TI (<i>carpooling</i> e <i>carsharing</i>).....	165
2.9.3.	LO 8.2. – Criar lojas da mobilidade.....	169
2.9.4.	LO 8.3. – Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para polos geradores/attractores de deslocações ..	171
2.9.5.	LO 8.4. – Melhorar a gestão da mobilidade no acesso às praias	174
3.	PROGRAMA DE EXECUÇÃO	185
3.1.	ENQUADRAMENTO.....	185
3.2.	HORIZONTE TEMPORAL PARA A IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS	185
3.3.	ESTIMATIVA GLOBAL DOS CUSTOS DE INVESTIMENTO	185
3.4.	ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO POR OBJETIVO ESPECÍFICO E LINHA DE ORIENTAÇÃO.....	195
3.4.1.	Objetivo Específico 1 - Política de ordenamento do território e usos do solo com o planeamento de transportes	196
3.4.2.	Objetivo Específico 2 - Política de planeamento e gestão das acessibilidades rodoviárias que minimize os problemas de circulação e contribua para a redução da sinistralidade	196
3.4.3.	Objetivo Específico 3 - Melhorar a qualidade do transporte coletivo, promovendo a intermodalidade e garantindo níveis de serviço adequados às necessidades de deslocação da população urbana e rural	198
3.4.4.	Objetivo Específico 4 - Promover as deslocações em modos suaves.....	200
3.4.5.	Objetivo Específico 5 - Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis	203
3.4.6.	Objetivo Específico 6 - Otimizar a rede logística e o sistema de distribuição urbana	204
3.4.7.	Objetivo Específico 7 - Melhorar a eficiência energética e ambiental do setor dos transportes.....	205
3.4.8.	Objetivo Específico 8 - Apostar em medidas de gestão da mobilidade e em tecnologias de informação e comunicação.....	206
3.5.	FONTES DE FINANCIAMENTO.....	207
3.5.1.	CRESC 2020 – Programa Operacional do Algarve	207
3.5.2.	COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação.....	209
3.5.3.	PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos	210
3.5.4.	Fundo de Eficiência Energética.....	211
3.5.5.	Programa Operacional Inter-regional INTERREG EUROPE	211
3.5.6.	Programa Operacional Transnacional Espaço Atlântico 2014-2020	212
3.5.7.	Programa LIFE	212

3.5.8. Programa URBACT III	213
3.5.9. Linha de Apoio ao Turismo Acessível	213
4. MODELO DE MONITORIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO . . .	216
4.1. ENQUADRAMENTO.....	216
4.2. MODELO DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO.....	216
4.3. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO	218
4.3.1. Indicadores de realização	218
4.3.2. Indicadores de resultado	220

FIGURAS

Figura 1.1 – Esquema do faseamento do processo de elaboração do PMT Albufeira	14
Figura 2.1 – Objetivos estratégicos do Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira	15
Figura 2.2 – Objetivo específico 1 e Linhas de Orientação.....	17
Figura 2.3 – Classificação das zonas no território de Albufeira	19
Figura 2.4 – Cobertura territorial da oferta de TPR– período escolar	22
Figura 2.5 – Objetivo Específico 2 e Linhas de Orientação	24
Figura 2.6 – Proposta de rede rodoviária	26
Figura 2.7 – Projetos de reformulação dos pontos críticos	28
Figura 2.8 – Proposta de reformulação do entroncamento na Estrada das Sesmarias.....	28
Figura 2.9 –rede futura modelada	34
Figura 2.10 –Capacidades da rede	36
Figura 2.11 –Velocidades da rede	37
Figura 2.12 – Isócronas de Albufeira às restantes sedes de concelho da região.....	38
Figura 2.13 – Tráfego médio diário (TMD) de um dia útil de Inverno.....	40
Figura 2.14 – Esquema de circulação (Hipótese 1).....	43
Figura 2.15 – Esquema de circulação (Hipótese 2).....	44
Figura 2.16 – Esquema de circulação da envolvente à Av. dr. Francisco Sá carneiro.....	48
Figura 2.17 – Exemplificação do sistema de controlo de acessos à zona condicionada.....	49
Figura 2.18 – Localização do sistema de controlo de acessos à zona condicionada.....	50
Figura 2.19 – Esquema de funcionamento do sistema de controlo de acessos.....	51
Figura 2.20 – Exemplos de zonas de coexistência.....	53
Figura 2.21 – Exemplos de Zona 30	53
Figura 2.22 – Exemplos de deflexões verticais	54
Figura 2.23 – Exemplos de estreitamento central da via e de gincana	55
Figura 2.24 – Exemplo de equipamento de controlo de velocidade.....	56
Figura 2.25 – Exemplo de Elementos semióticos de aproximação de travessias	56
Figura 2.26 – Vias de acumulação de acidentes em Albufeira (2013-2015)	58
Figura 2.27 – Exemplos de campanhas de segurança rodoviária	64
Figura 2.28 – Cobertura territorial da oferta de TPCR – Período Escolar	66
Figura 2.29 – Objetivo específico 3 e Linhas de Orientação.....	67
Figura 2.30 – Proposta de reforço da ligação Albufeira – Olhos de Água.....	75

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Figura 2.31 – Proposta de criação de ligação em TCR entre Paderne e Ferreiras	76
Figura 2.32 – Proposta de reforço da ligação Albufeira – Guia	77
Figura 2.33 – Percurso dos circuitos urbanos de Albufeira	78
Figura 2.34 – Esquema geral de funcionamento do sistema de transportes flexíveis	81
Figura 2.35 – Esquema do serviço de rota fixa (linha virtual)	82
Figura 2.36 – Esquema do serviço de corredor (rota básica com probabilidades de desvio)	82
Figura 2.37 – Proposta de circuitos de serviços de transporte flexível no município de Albufeira	86
Figura 2.38 – Exemplos de paragens de TPCR	91
Figura 2.39 – Exemplo de informação a disponibilizar nas paragens de TCR	93
Figura 2.40 – Exemplo de mapa da envolvente a colocar nas paragens de TCR	93
Figura 2.41 – Exemplo de informação em tempo real	94
Figura 2.42 – APP de transportes públicos – horários e localização	94
Figura 2.43 – Vista da plataforma da AMAL	95
Figura 2.44 – Objetivo específico 4 e Linhas de Orientação	96
Figura 2.45 – Imagens da Ecovia do Litoral no município de Albufeira	97
Figura 2.46 – percursos cicláveis propostos para o concelho de Albufeira	100
Figura 2.47 – percursos cicláveis propostos para o concelho de Albufeira por tipologia de percurso	100
Figura 2.48 – exemplo de estacionamento para bicicletas	102
Figura 2.49 – Estacionamento para bicicletas em Albufeira	102
Figura 2.50 – exemplo de Bebedouros a implementar	102
Figura 2.51 – Ponto de Apoio para ciclistas	102
Figura 2.52 – localização dos estacionamentos para bicicletas propostos	104
Figura 2.53 – Sistema de bicicletas de utilização partilhada em Lisboa	105
Figura 2.54 – Proposta de localização de estações do sistema de bicicletas de utilização partilhada de Albufeira	106
Figura 2.55 – Transporte de bicicletas no interior de Veículos de TCR	107
Figura 2.56 – Transporte de bicicletas no exterior de Veículos de TCR	107
Figura 2.57 – Espaço Mínimo de manobra de Peões	110
Figura 2.58 – Exemplo de intervenção em vias de segregação automóvel - peão	110
Figura 2.59 – Espaço útil necessários para as deslocações pedonais	111
Figura 2.60 – Dimensões para a conceção de passagens de peões e exemplo de passadeira	112
Figura 2.61 – Princípios de Dimensionamento de uma plataforma trapezoidal	113
Figura 2.62 – Exemplo de faixas pedonais na via pública - Sines	114
Figura 2.63 – Exemplo de faixas pedonais na via pública - Nisa	114
Figura 2.64 – Planta e Perfil inferior a 5,40m	115
Figura 2.65 – Planta e Perfil de arruamento com 5,40 m de largura (sentido único)	116
Figura 2.66 – Planta e Perfil de arruamento com variável e inferior a 8,40 m (sentido único)	116
Figura 2.67 – Planta e Perfil de arruamento com variável e inferior a 8,40 m (sentido único e estacionamento)	117
Figura 2.68 – Planta e Perfil de arruamento com largura superior a 8,40 m	118

Figura 2.69 – Exemplos de ocupação excessiva do espaço de circulação pedonal - Albufeira	120
Figura 2.70 – Propostas de expansão/requalificação da rede pedonal – Albufeira.....	121
Figura 2.71 – Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro	122
Figura 2.72 – Propostas de expansão/requalificação da rede pedonal – Oura.....	123
Figura 2.73 – Propostas de expansão/requalificação da rede pedonal em Ferreiras.....	125
Figura 2.74 – Propostas de expansão/requalificação da rede pedonal em Guia	126
Figura 2.75 – Propostas de expansão/requalificação da rede pedonal em Paderne	127
Figura 2.76 – Exemplo de carta de percursos pedonais de Loulé	128
Figura 2.77 – Mapa de percursos pedonais no centro de Aveiro.....	129
Figura 2.78 – Objetivo específico 5 e Linhas de Orientação.....	132
Figura 2.79 – Propostas de estacionamento no centro de Albufeira.....	134
Figura 2.80 – Estacionamento ilegal no Período de Verão.....	138
Figura 2.81 – Propostas de estacionamento – Oura	139
Figura 2.82 – Propostas de estacionamento – Ferreiras.....	140
Figura 2.83 – Propostas de estacionamento – Guia.....	141
Figura 2.84 – Propostas de estacionamento – Paderne.....	142
Figura 2.85 – Mapa da rede de acolhimento ao Autocaravanismo no algarve.....	143
Figura 2.86 – Localização dos parques de pesados e de autocaravanistas propostos	144
Figura 2.87 – Exemplos de painéis informativos de um sistema centralizado de gestão	145
Figura 2.88 – proposta de localização dos painéis de encaminhamento de veículos para parques de estacionamento	146
Figura 2.89 – Zona de estacionamento a tarifar proposta no centro de Albufeira	148
Figura 2.90 – Zonas de estacionamento a tarifar propostas na Oura e Olhos de Água	148
Figura 2.91 – Horários das cargas e descargas	152
Figura 2.92 – Objetivo específico 6 e Linhas de Orientação.....	152
Figura 2.93 – Exemplo de veículo elétrico a utilizar pelo centro de micrologística.....	153
Figura 2.94 – Exemplo de veículos a disponibilizar aos comerciantes	153
Figura 2.95 – Veículos elétricos utilizados pelos CTT – ECO CTT.....	154
Figura 2.96 – localizações propostas para o centro de micrologística de Albufeira	155
Figura 2.97 – Bolsas de cargas e descargas propostas no centro de Albufeira e Oura	157
Figura 2.98 – Bolsas de cargas e descargas propostas para Ferreiras, Guia e Paderne	158
Figura 2.99 – Objetivo específico 7 e Linhas de Orientação.....	159
Figura 2.100 – Locais de paragem.....	163
Figura 2.101 – Circuito atual do comboio turístico e propostas alternativas de alteração do circuito na Oura	164
Figura 2.102 – Objetivo específico 8 e Linhas de Orientação.....	165
Figura 2.103 – Exemplo de funcionamento de um sistema de <i>carsharing</i>	166
Figura 2.104 – Aplicação móvel de um sistema de <i>carsharing</i>	167
Figura 2.105 – Exemplo de viatura do sistema de <i>scootersharing</i>	167
Figura 2.106 – Exemplo de site de <i>carpooling</i>	169
Figura 2.107 – Localização proposta para as lojas de mobilidade no município de Albufeira	171
Figura 2.108 – principais etapas e fases da elaboração dos PMP	173
Figura 2.109 – Medidas de intervenção no estacionamento – Praia dos Salgados	175
Figura 2.110 – Medidas de intervenção no estacionamento – Praia da Galé oeste.....	177
Figura 2.111 – Medidas de intervenção no estacionamento – Praia Manuel Lourenço	179
Figura 2.112 – Medidas de intervenção no estacionamento – Praia do Evaristo.....	180

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Figura 2.113 – Medidas de intervenção no estacionamento – Praia do Castelo.....	181
Figura 2.114 – Medidas de intervenção no estacionamento – Praia de Santa Eulália.....	182
Figura 2.115 – Medidas de intervenção no estacionamento – Praia da falésia	183
Figura 2.116 – Medidas de intervenção no estacionamento – Praia da Rocha Baixinha	184
Figura 3.1 – Estimativa global dos custos de investimento	186
Figura 3.2 – Distribuição dos custos de investimento por objetivo específico.....	196

QUADROS

Quadro 2.1 – Localização dos polos geradores/attractores definidos pelas políticas ABC	18
Quadro 2.2 – Descrição dos parâmetros para hierarquização da rede viária	29
Quadro 2.3 – Descrição dos parâmetros tipo para hierarquização da rede viária.....	30
Quadro 2.4 – Extensão e densidade da rede viária futura do município de Albufeira, por nível hierárquico	33
Quadro 2.5 – Diferença de Tempos de percurso em TI (minutos).....	38
Quadro 2.6 – Resumo da procura de tráfego na rede por nível hierárquico	41
Quadro 2.7 – Zonas de concentração de atropelamentos em Albufeira (2013-2015).....	59
Quadro 2.8 – Medidas de intervenção na via para a redução dos índices de sinistralidade	59
Quadro 2.9 – Propostas para a redução dos índices de sinistralidade no município de Albufeira.....	62
Quadro 2.10 – Medidas que visam incrementar a atratividade do transporte coletivo ferroviário em Albufeira	70
Quadro 2.11 – Características operacionais dos serviços flexíveis de transporte a pedido	80
Quadro 2.12 – Lugares com défice de oferta de TCR – período escolar	84
Quadro 2.13 – Lugares com défice de oferta de TCR – período não escolar	84
Quadro 2.14 – Proposta de tarifários combinados para as principais origens/destinos dos residentes de Albufeira – EVA + GIRO	88
Quadro 2.15 – Proposta de tarifários combinados para as principais origens/destinos dos residentes de Albufeira – CP + GIRO	89
Quadro 2.16 – Percursos cicláveis propostos para Albufeira	101
Quadro 2.17 – Orientações estratégicas para a qualificação de zonas pedonais estruturantes.....	108
Quadro 2.18 – Adequação oferta-procura – Situação atual.....	133
Quadro 2.19 – Adequação oferta-procura – Situação atual.....	135
Quadro 2.20 – Síntese da oferta de estacionamento resultante das propostas.....	136
Quadro 2.21 – Síntese da oferta de estacionamento resultante das propostas.....	138
Quadro 3.1 – Custos de investimento	187
Quadro 3.2 – Estimativa de custos de investimento por objetivo específico - Euros.....	195
Quadro 3.3 – Estimativa de custos de investimento do O.E.2 por Linha de Orientação - Euros	196
Quadro 3.4 – Estimativa de Custos de investimento na rede rodoviária (PMT) - Euros.....	197
Quadro 3.5 – Estimativa de custos de investimento do O.E.3 por Linha de Orientação - Euros	198
Quadro 3.6 – Estimativa de custos de investimento do O.E.4 por Linha de Orientação - Euros	200

Quadro 3.7 – Estimativa de Custos das intervenções na rede ciclável (PAMUS+PMT) - Euros	200
Quadro 3.8 – Estimativa de Custos das intervenções na rede pedonal (PMT) - Euros.....	203
Quadro 3.9 – Estimativa de custos de investimento do O.E.5 por Linha de Orientação - Euros	203
Quadro 3.10 – Estimativa de Custos das intervenções da oferta de estacionamento (PAMUS+PMT) - Euros	204
Quadro 3.11 – Estimativa de Custos de investimento para expansão das áreas de estacionamento a tarifar - Euros.....	204
Quadro 3.12 – Estimativa de custos de investimento do O.E.6 por Linha de Orientação	205
Quadro 3.13 – Estimativa de custos de investimento do O.E.7 por Linha de Orientação - Euros	205
Quadro 3.14 – Estimativa de custos de investimento do O.E.8 por Linha de Orientação - Euros	206
Quadro 3.15 – Estimativa de Custos de investimento na melhoria das acessibilidades no acesso às praias	207
Quadro 4.1 – Indicadores de Realização	219
Quadro 4.2 – Indicadores de resultado	221

ANEXOS

Anexo I – Proposta de Rede Rodoviária

Anexo II – Contagens de Tráfego

Anexo III – Proposta de Rede Ciclável

Anexo IV - Estacionamento

Anexo V – Cartografia das Propostas por Aglomerado Urbano

LISTA DE ACRÓNIMOS

AMAL	Associação de Municípios do Algarve
ANSR	Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária
CM	Caminho Municipal
CP	Comboios de Portugal
EB	Escola Básica
ECC	Estação Central de Camionagem
EM	Estrada Municipal
EMI	Estudo de Mobilidade Interurbana
EN	Estrada Nacional
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
ER	Estrada Regional
HMI	<i>Human Machine Interface</i>
IPSS	Instituição Privada de Solidariedade Social
ITS	Sistemas Inteligentes de Transportes (<i>Intelligent Transport Systems</i>)
JI	Jardim de Infância
LED	Díodo emissor de luz (<i>Light Emitting Diode</i>)

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

LO	Linha do Orientação
PAMUS	Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável
PE	Período Escolar
PNE	Período Não Escolar
PDM	Plano Diretor Municipal
PENSE 2020	Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2019-2020
POC	Programa de Orla Costeira
PP	Plano de Pormenor
PU	Plano de Urbanização
PMT	Plano de Mobilidade e Transportes
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território
RJSPTP	Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros
SIG	Sistemas de Informação Geográfica
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>
TC	Transporte Coletivo
TCF	Transporte Coletivo Ferroviário
TCR	Transporte Coletivo Rodoviário
TI	Transporte Individual
TICE	Tecnologias de Informação, Comunicação e Eletrónica
TP	Transporte Público
TPF	Transporte Público Ferroviário
TPR	Transporte Público Rodoviário
UE	União Europeia
UITP	União Internacional de Transporte de Passageiros

1. NOTA INTRODUTÓRIA

1.1. ENQUADRAMENTO

Nas últimas décadas tem-se vindo a assistir a um aumento generalizado da utilização do transporte individual (TI) em detrimento dos transportes públicos e modos suaves, fruto de um aumento do número e complexidade das viagens. O crescimento muito significativo da taxa de motorização, o modelo de ordenamento do território e a realocação de atividades económicas na periferia dos principais aglomerados urbanos são alguns dos principais fatores que têm vindo a contribuir para esta situação.

O crescimento da quota de utilização do TI tem consequências significativas ao nível da degradação da qualidade do ambiente urbano, pelo aumento da emissão de poluentes atmosféricos e do ruído e pela degradação da qualidade do espaço público, cada vez mais ocupado por veículos parquados e por infraestruturas rodoviárias, em prejuízo do espaço dedicado aos modos suaves.

No município de Albufeira (e à semelhança do que se passa em muitos outros concelhos do país) importa ainda ter em consideração o contexto das freguesias mais rurais, onde a menor oferta de transporte público justifica que o transporte individual seja, em muitas situações o único modo disponível para a realização das viagens, pelo que para a população mais envelhecida (sem viatura privada ou sem carta de condução) o transporte público é um fator de inclusão social.

Num município em que o turismo é uma das principais atividades económicas, o sistema de mobilidade e transportes é ainda um fator que contribui para a sua atratividade territorial. A existência de transportes públicos que assegurem as necessidades de mobilidade dos turistas e de um espaço público atrativo e ordenado que propicie a sua utilização (e.g. deslocações pedonais confortáveis e seguras, redes cicláveis urbanas e de lazer, percursos acessíveis para todos, espaços de lazer), são aspetos importantes para a atratividade turística do município.

A elaboração do Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira (doravante designado de PMT de Albufeira) dotará este município de um instrumento estratégico que norteará suas intervenções no domínio do sistema de mobilidade e transportes nos próximos 10 anos, perspetivando intervenções em vários domínios: (i) acessibilidades rodoviárias e transporte individual; (ii) sistema de transportes coletivos; (iii) estacionamento; (iv) logística urbana; (v) segurança rodoviária.

1.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO PMT DE ALBUFEIRA

Consciente da necessidade de promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis e menos sustentados na utilização massiva do transporte individual, definiram-se os seguintes objetivos para a elaboração do PMT de Albufeira:

- Objetivo 1 - Promover padrões de mobilidade mais sustentáveis, fomentando a utilização de modos de transporte mais ecológicos para as deslocações, tais como os transportes não motorizados e os transportes públicos;
- Objetivo 2 - Melhorar a qualidade do transporte coletivo, promovendo a intermodalidade e garantindo níveis de serviço adequados às necessidades de deslocação da população urbana e rural, esta última mais localizada na parte norte do território do município;
- Objetivo 3 - Garantir a articulação entre planeamento territorial e planeamento de transportes;
- Objetivo 4 - Melhorar as condições de operação ao nível da logística urbana que contribuam para a melhoria da distribuição e minimizem os impactos associados a esta atividade;
- Objetivo 5 - Melhorar a qualidade do ambiente urbano por via da redução da poluição atmosférica, do ruído, das emissões de gases com efeito de estufa e do consumo de energia associada ao setor dos transportes.

1.3. METODOLOGIA E FASEAMENTO

A elaboração do PMT de Albufeira respeita um conjunto de orientações metodológicas de âmbito nacional e internacional para a elaboração de planos desta natureza e das quais importa salientar: “As Diretrizes Nacionais para a Mobilidade” e o “Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”.

No que concerne ao modo de execução do plano, o mesmo decorreu em 4 fases processuais, de acordo com o representado no esquema que se segue:

- **Fase 0 – Arranque**, correspondente a uma fase inicial de preparação e planeamento dos trabalhos de campo realizados no âmbito do projeto e de planeamento detalhado de todo o processo inerente à sua elaboração.
- **Fase 1 – Caracterização e diagnóstico**, que compreendeu primeiramente a recolha de informação através da compilação de informação estatística existente, da elaboração dos trabalhos de campo específicos e da análise de estudos existentes e que permitiram fundamentar as análises quantitativas e qualitativas. Os trabalhos desenvolvidos nesta fase incidem sobre a caracterização ocupação do território nos aspetos chave que influenciam os padrões de mobilidade da população, bem como sobre a oferta e procura das infraestruturas e serviços de transportes por área temática: Padrões de Mobilidade, Transporte Individual, Transporte Coletivo (TC), Modos Suaves (pedonal e ciclável), Estacionamento e Logística Urbana.

Esta fase finalizou com uma análise *SWOT* (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) a qual sintetizou os pontos fortes, os pontos fracos, as oportunidades e ameaças diagnosticadas.

- **Fase 2 – Construção de Cenários e Definição da Estratégia**, que compreendeu a construção de diferentes cenários de transformação territorial, aos quais foram associados conceitos de multimodalidade e intermodalidade. Os cenários elaborados procuraram refletir a incerteza das principais variáveis que influenciam a mobilidade, combinando-as entre si de modo a ser possível estimar o que podem vir a ser os padrões de evolução previsíveis para os próximos 10 anos.

Tendo em consideração o que serão as perspetivas de desenvolvimento territorial do município de Albufeira na próxima década e os principais desafios que se colocam ao sistema de mobilidade e transportes do município e da Região do Algarve definiu-se uma estratégia de intervenção para a operacionalização da visão estratégica que se pretende para o sistema de mobilidade e transportes do

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

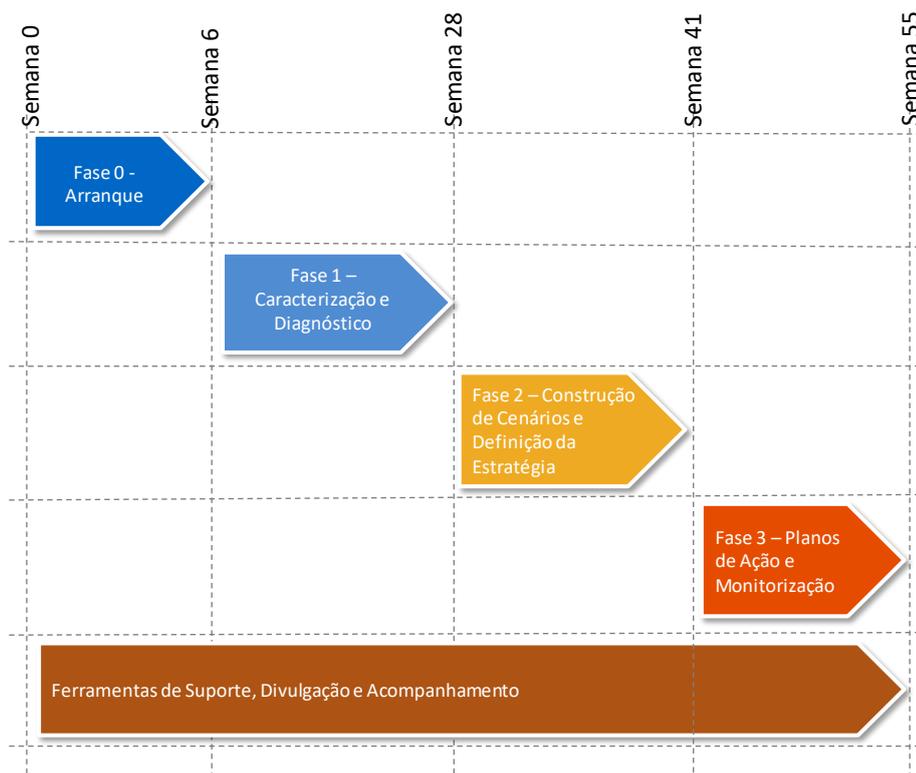
Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

município. Esta constitui o referencial a partir do qual se aferiram os objetivos estratégicos definidos no início da elaboração do PMT e se definiram objetivos específicos e linhas de orientação que norteiam a elaboração do plano de ação (Fase 3).

- **Fase 3 – Formulação de Propostas, Programa de Ação e Investimentos e Monitorização,** consubstanciada no presente documento. Com base na estratégia de plano, e nos objetivos definidos na Fase 2 esta fase integra o Plano de Ação a 10 anos que compreende um conjunto de propostas no que concerne às acessibilidades rodoviárias e transporte individual, ao transporte público coletivo, aos modos suaves, ao estacionamento e à logística urbana. Integra ainda um conjunto de recomendações para as questões de ordenamento do território que influenciam a organização e exploração do sistema de acessibilidades e transportes nas suas diversas vertentes. Para o conjunto de propostas de intervenção foi ainda elaborado um programa de execução no qual constam as estimativas de investimento para as diversas medidas propostas, a identificação de possíveis fontes de financiamento, uma matriz de responsabilidades pela implementação das medidas e a calendarização de implementação.

Esta fase inclui igualmente a elaboração de um programa de monitorização, o qual deverá permitir avaliar o grau de implementação das medidas preconizadas no plano de ação e avaliar o impacto das medidas implementadas na alteração dos padrões de mobilidade da população. Este programa de monitorização define uma bateria de indicadores a monitorizar, bem como os procedimentos de recolha e tratamento da informação necessária para o cálculo dos indicadores, contemplando ainda o processo de *feedback* caso se venha a verificar a necessidade de implementação de medidas de correção.

FIGURA 1.1 – ESQUEMA DO FASEAMENTO DO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PMT ALBUFEIRA



1.4. ORGANIZAÇÃO DO PRESENTE RELATÓRIO

Este relatório encontra-se estruturado, para além do presente capítulo introdutório, da seguinte forma:

- **Capítulo 2 – Propostas de Intervenção**, organizadas em torno dos objetivos específicos e linhas de orientação definidas na fase anterior do plano;
- **Capítulo 3 – Programa de Execução**, em que se apresenta uma estimativa dos custos de investimento associados à implementação das propostas de intervenção e das medidas que as integram, bem como o horizonte temporal proposto para a sua concretização;
- **Capítulo 4 – Modelo de Monitorização e Acompanhamento da Implementação**, em que se desenvolve uma proposta de metodologia a adotar para a monitorização do plano.

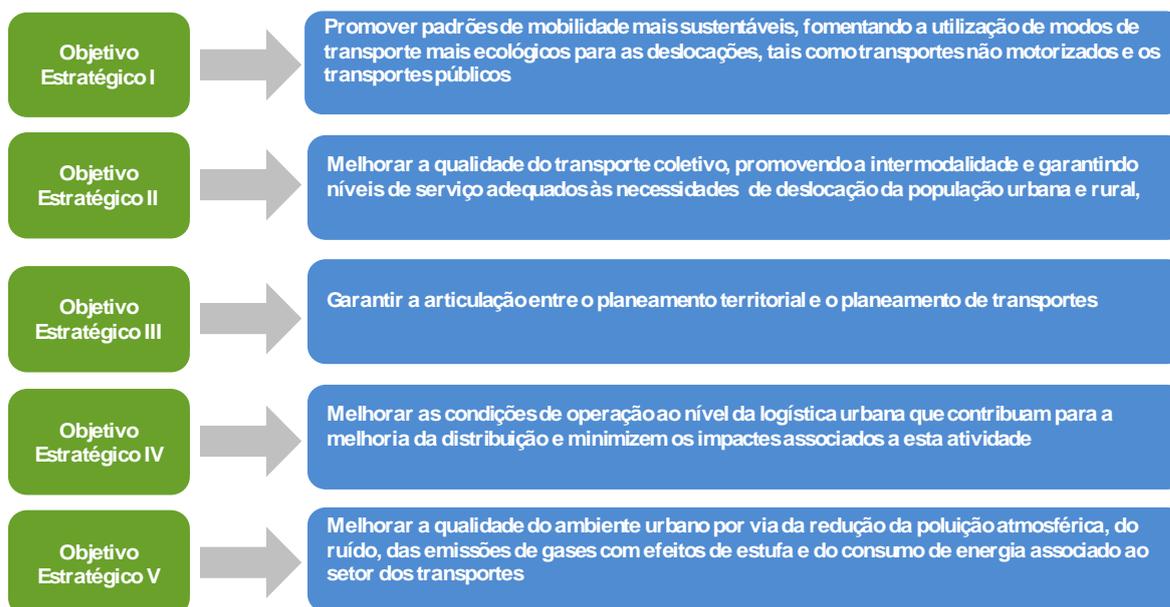
2. PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

2.1. ENQUADRAMENTO

As propostas de intervenção delineadas no presente capítulo visam contribuir para mitigar os problemas diagnosticados na Fase 1 do plano, bem como operacionalizar a estratégia de intervenção delineada pelo município para o sistema de mobilidade e transportes de Albufeira traçada na Fase 2.

Importa reter que na Fase 2 do PMT de Albufeira foram definidos 5 objetivos estratégicos (Figura 2.1) e oito objetivos específicos, nos quais se enquadraram as linhas de orientação e as respetivas propostas de intervenção. Na sequência do trabalho desenvolvido na Fase anterior optou-se por organizar o plano de ação por objetivo específico e linha de orientação.

FIGURA 2.1 – OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE ALBUFEIRA



As propostas de intervenção que se apresentam seguidamente foram elaboradas tendo em consideração:

- Os objetivos estratégicos, específicos e as linhas de orientação enunciadas na Fase 2 do PMT e o diagnóstico enunciado na Fase 1;
- As especificidades do território de Albufeira e ainda a capacidade técnica do município no período de implementação do plano;
- A experiência em casos de implementação de estudos desta natureza, procurando-se definir propostas que tenham provado a sua intervenção noutros municípios;

- A valorização das infraestruturas existentes, otimizando os investimentos já realizados antes de se propor a criação de novas infraestruturas.

2.2. OBJETIVO ESPECÍFICO 1 – ARTICULAR A POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E USOS DO SOLO COM O PLANEAMENTO DE TRANSPORTES

2.2.1. Enquadramento e Linhas de Orientação

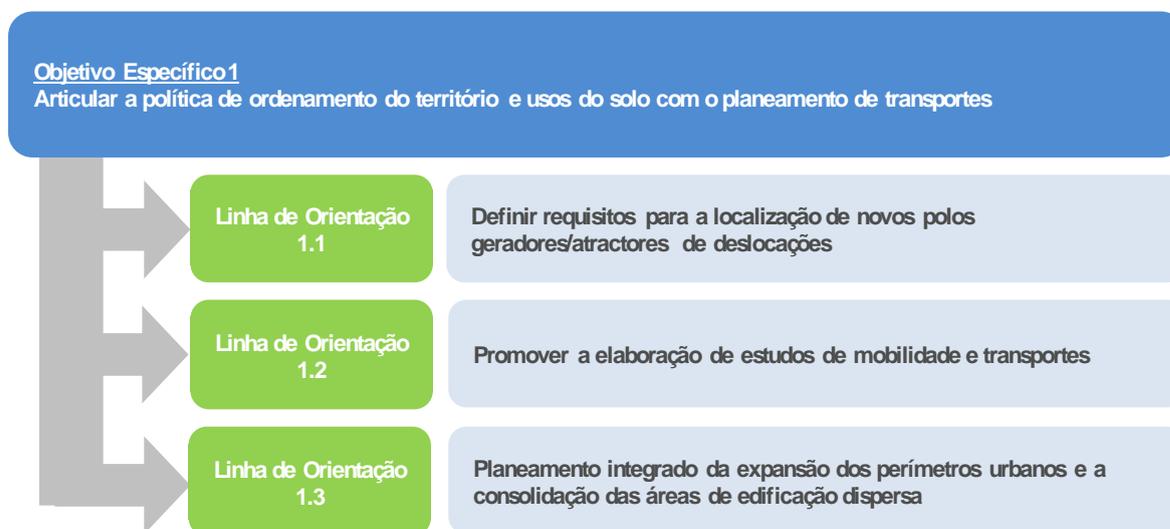
Como referido na Fase 2 do PMT de Albufeira, o território norte do município de Albufeira apresenta uma importante dispersão urbana, com cerca de 37% da sua população a residir em lugares com menos de 1 000 habitantes, o que dificulta a implementação de serviços de transporte regular atrativos, com menores densidades populacionais (nalguns casos inferiores a 100 hab/km²), associado à dispersão e ao predomínio da habitação unifamiliar. Assiste-se ainda à tendência para o crescimento da periferia dos principais centros urbanos e ao proliferar de novos polos geradores/attractores de deslocações em locais com boas acessibilidades rodoviárias, mas com fraca acessibilidade em transportes públicos.

Estas tendências têm conduzido à perda de qualidade de vida das populações (privada de um serviço de transportes regulares que atenda às suas necessidades), ao agravamento das externalidades negativas dos transportes, à diminuição dos seus níveis de serviço e de eficiência, gerando, no conjunto, custos acrescidos para toda a sociedade.

Face ao exposto considera-se fundamental a articulação entre as políticas de ordenamento do território concelhio, e consequentemente entre os usos do solo e o sistema de acessibilidades e transportes, tendo em vista a redução da necessidade de realização de viagens motorizadas (em particular aquelas que são feitas com recurso ao TI), mantendo a integração espacial e o acesso aos serviços e às várias atividades urbanas.

Assim, neste domínio, apresentam-se na Figura 2.2 as linhas de orientação consideradas neste objetivo específico.

FIGURA 2.2 – OBJETIVO ESPECIFICO 1 E LINHAS DE ORIENTAÇÃO



2.2.2. LO 1.1. – Definir requisitos para a localização de novos polos geradores/attractores de deslocações

Nas últimas décadas tem-se assistido à (re)localização de equipamentos (escolas, hospitais, entre outros), parques empresariais/ parques tecnológicos/ de serviços e estruturas comerciais que tradicionalmente se localizavam nos centros das cidades para áreas periféricas deficitárias do ponto de vista da oferta de transportes públicos, sendo estes incapazes de se adaptar a esta nova tendência e de assegurar adequadamente as novas necessidades, no que respeita a percursos, horários, frequência de serviço e adequação tarifária. No caso de Albufeira é um bom exemplo desta situação a área de comércio, indústria e serviços da Guia onde se localizam grandes superfícies comerciais e o Algarve *Shopping* e que apesar de localizada junto à EN/ER125 detêm fraca oferta de TP.

Esta tendência tem contribuído para a utilização massiva do transporte individual, para o crescimento do número de viagens motorizadas e para o incremento da complexidade da cadeia de viagens, com consequências significativas nos três pilares-chave da sustentabilidade: económico, social e ambiental.

Para a inversão desta tendência considera-se fundamental a definição de critérios para a localização de novos polos atractores/geradores de deslocações.

Os critérios propostos para a localização destes polos baseiam-se nos princípios definidos nas políticas ABC¹, implementadas na Holanda desde há algumas décadas. Com estas políticas pretende-se adequar a

¹ A Lei ABC em vigor desde a década de 80 na Holanda, classifica as empresas e polos em função do seu perfil de acessibilidade, o qual é definido em função da sua dimensão, padrões de mobilidade dos colaboradores e especificidades associadas à sua atividade

localização de atividades com forte potencial de atração e geração de viagens às características do sistema de transportes e assim contribuir para menores níveis de dependência do TI para as deslocações induzidas pelas mesmas.

Definiram-se três tipos de localizações às quais equivalem três tipologias de polos geradores/atratores. O princípio deste tipo de políticas é bastante simples e consiste em garantir a consonância entre os três tipos de localização, definidos em seguida:

- Localização A – até 5 minutos a pé (cerca de 400 metros) de uma estação de comboio ou até 5 minutos a pé de uma paragem de autocarro com pelo menos 10 circulações por dia nos dois sentidos;
- Localização B – até 10 minutos a pé de uma estação de comboio ou até 10 minutos a pé de uma paragem de autocarro com pelo menos 10 circulações diárias por sentido;
- Localização C – as restantes áreas do concelho.

A proposta efetuada classifica as atividades por perfis com correspondência na classificação das zonas de acordo com o Quadro 2.1.

Face ao exposto, propõe-se que o licenciamento de novos empreendimentos associados a atividades económicas se realize com base na classificação de zonas e atividades propostas anteriormente.

QUADRO 2.1 – LOCALIZAÇÃO DOS POLOS GERADORES/ATRADORES DEFINIDOS PELAS POLÍTICAS ABC

Características da mobilidade	Zonas A	Zonas B	Zonas C
Intensidade de empregos (empregos/m ² superfície construída)	Elevada	Média	Reduzida
Dependência do automóvel para as viagens em serviço	Reduzida	Média	Elevada
Intensidade de visitantes (visitantes por dia/m ² de superfície construída)	Elevada	Média	Rara
Dependência do transporte de mercadorias	Reduzida	Média	Elevada

Fonte: Adaptado de Lei ABC

Na Figura 2.3 apresenta-se a classificação do território de Albufeira em zonas A e B (as zonas C não são explicitamente representadas uma vez que estas são por definição todas as zonas não classificadas como A ou B).

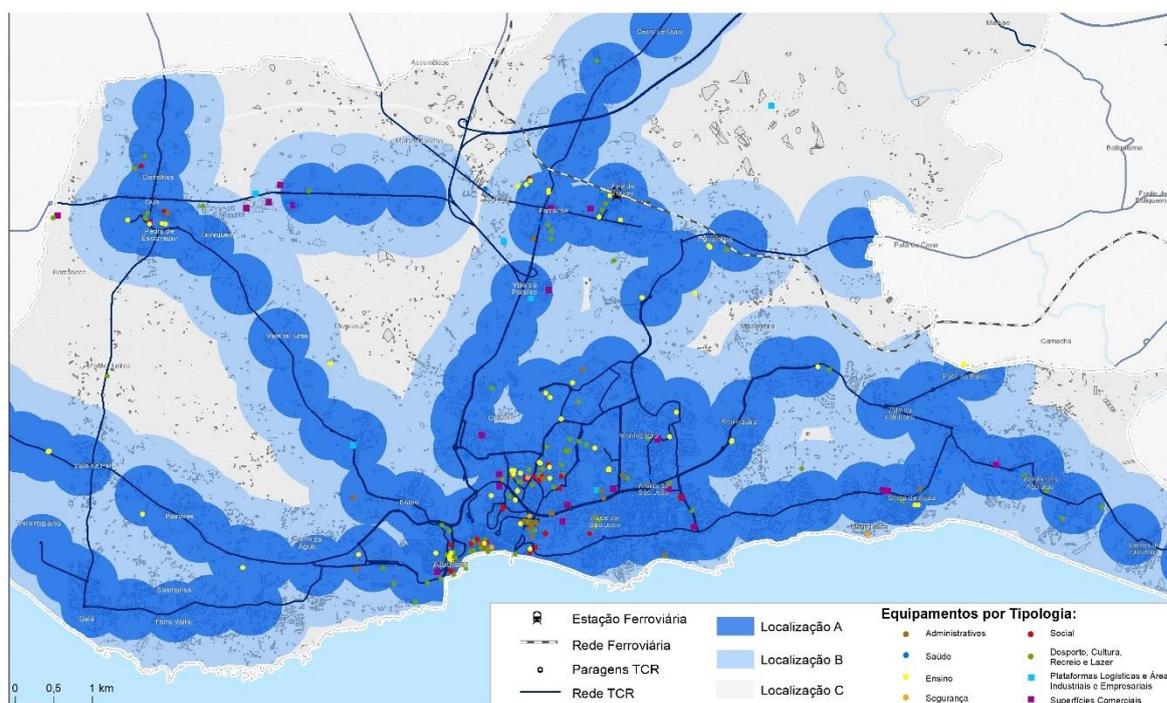
Recomenda-se que os novos polos atratores/geradores de viagens se localizem em zonas A ou B, onde se regista já a existência de boas acessibilidades rodoviárias e onde existem serviços de transporte público que permitem a acessibilidade dos trabalhadores e visitantes dos mesmos. Pretende-se ainda que a implementação destes polos contribua para a prossecução da LO 1.3. – Planeamento integrado da

(viagens motorizadas geradas/atraídas, volume de tráfego de pesados, horário de funcionamento, período de maior geração de tráfego, entre outros).

expansão dos perímetros urbanos e a consolidação das áreas de edificação, contribuindo para a redução das viagens motorizadas e para o recurso ao TI.

Relativamente a importantes **polos geradores/attractores existentes** é importante que sempre que estes se localizem em áreas com espaço disponível se **procure densificar a ocupação das mesmas**, gerando assim massa crítica para a criação ou reforço da oferta regular de TP (e.g. área de comércio, indústria e serviços de Albufeira).

FIGURA 2.3 – CLASSIFICAÇÃO DAS ZONAS NO TERRITÓRIO DE ALBUFEIRA



Fonte: @figueiradesousa; SIGGESC, IMT 2016 e Município de Albufeira

A uma outra escala, é igualmente importante atender à localização dos equipamentos coletivos de proximidade (e.g. equipamentos escolares e desportivos) cuja localização nas periferias dos aglomerados, muitas vezes em eixos com fraca oferta de TP, incentiva uma maior utilização do TI.

2.2.3. LO 1.2. – Promover a elaboração de estudos de mobilidade e transportes

Definidos os requisitos para a localização de novos polos geradores/attractores de deslocamentos importa acautelar que na fase de licenciamento destes ou aquando da elaboração de Planos de Urbanização (PU) ou de Planos de Pormenor (PP) o município imponha a obrigatoriedade de realização de estudos de mobilidade e transportes, os quais deverão, igualmente, incluir uma avaliação da compatibilidade da classificação da(s) atividade(s) e da sua localização, de acordo com o definido nos requisitos de classificação do Quadro 2.1.

Estes estudos deverão não só acautelar as questões relacionadas com as acessibilidades em transporte individual e as provisões de estacionamento, como também as acessibilidades em transportes coletivos e em modos suaves. Importa recordar que a alteração dos atuais padrões de mobilidade, sustentados no transporte individual, só será alcançada se a oferta de transportes coletivos for uma preocupação conjunta, quer do município, quer dos próprios promotores, os quais deverão encarar a oferta de transportes coletivos como um fator de atratividade dos novos empreendimentos.

Estes estudos deverão conter, obrigatoriamente os seguintes elementos:

- Quantificação das viagens atraídas e geradas pelo empreendimento, discriminada pelos vários segmentos: empregados/visitantes e fornecedores;
- Análise das características das viagens de serviço e da sua dependência do automóvel;
- Estimativa de repartição modal nas viagens de acesso ao empreendimento (em função das características da oferta de TC) e a sua distribuição ao longo do dia;
- Estimativa dos impactes na rede viária próxima pela avaliação da capacidade de desempenho das vias, o que implica a quantificação dos níveis atuais de tráfego, bem como a realização de estimativas futuras que se recomenda a 10 anos;
- Proposta de classificação do empreendimento em termos de localização em zona A, B ou C;
- Avaliação da oferta de transportes coletivos face às características das viagens geradas e atraídas e apresentação de eventuais propostas de adaptação e/ou reforço da oferta;
- Análise da compatibilidade entre a classificação da localização e a classificação do empreendimento. Caso essa compatibilidade não esteja assegurada, o estudo deverá produzir propostas para se atingir essa compatibilização, nomeadamente através da realocação do empreendimento, ou da reformulação do projeto ou de algumas características do mesmo (como por exemplo alteração da dimensão) para parâmetros compatíveis com a localização pretendida;
- Desenho dos acessos locais ao empreendimento, com propostas de ligações à rede rodoviária de nível hierárquico superior que mitiguem os impactes de tráfego perspectivados;
- Análise dos percursos pedonais de acesso e elaboração de eventuais propostas de beneficiação dos mesmos na envolvente ao empreendimento em função da classificação da localização;
- Dimensionamento da oferta de estacionamento em função da classificação da localização e da classificação do empreendimento;
- Definição do funcionamento das cargas e descargas, com o dimensionamento e localização dos lugares reservados a estas operações, horários em que as mesmas se devem realizar (em articulação com o definido nos regulamentos municipais de cargas e descargas, caso existam para a áreas de implementação do empreendimento).

Com base na análise técnica do estudo, o município de Albufeira deverá deliberar sobre o licenciamento do empreendimento de acordo com a proposta efetuada ou sobre o redesenho do projeto e/ou negociação de medidas que visem a promoção das acessibilidades em transportes coletivos ao empreendimento (adaptação dos percursos já existentes, reforços de oferta, alterações dos horários dos serviços).

Esta medida deverá ser acautelada em sede de revisão do PDM, que deverá assegurar a obrigatoriedade de realização destes estudos. Deverão ser entregues ao município de Albufeira os trabalhos de campo

realizados no âmbito destes estudos, como sejam as contagens de tráfego e inquéritos realizados ao transporte individual (TI) e o local de realização dos mesmos, em suporte digital georreferenciado.

2.2.4. LO 1.3. – Planeamento integrado da expansão dos perímetros urbanos e a consolidação das áreas de edificação dispersa

O modelo de ocupação dispersa e de baixa densidade patente nas freguesias mais rurais do município de Albufeira dificulta o desenvolvimento de soluções de TP regulares e eficientes, pois implicam uma rede mais extensa e com custos de operação significativos e reduzem o potencial de utilização dos modos suaves.

Como referido anteriormente, o território do município, em especial as freguesias de Ferreiras e Paderne apresentam uma dispersão populacional significativa de residentes por lugares de pequena dimensão, o que dificulta a implementação de serviços de transporte regular atrativos do ponto de vista económico e financeiro. Relativamente aos centros urbanos tem-se registado uma tendência para o crescimento das periferias, onde o custo da habitação é mais barato, registando-se ainda uma proliferação de novos polos geradores/attractores de deslocações em locais com boas acessibilidades rodoviárias, mas com fraca acessibilidade em transportes públicos.

Como consequência destas duas tendências verifica-se uma fraca ou inexistente cobertura da rede de transportes públicos nas áreas de edificação dispersa e nas novas áreas em expansão, como comprova a existência de diversos lugares de Albufeira com mais de 40 habitantes nos quais não se registam serviços de TCR (i.e. Matos, Vale de Pegas, Cerro do Roque, Lentiscais, Alcaria, Centeira, Cotovio, Monte Velho e Vale Serves), ou com menos de 4 circulações semanais (Malhão), o que não cumpre os níveis mínimos de serviço definidos pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP).

O controlo da expansão dos perímetros urbanos, bem como a densificação da ocupação das áreas com boas acessibilidades, em especial com boa cobertura da rede de transportes coletivos contribui para a redução das viagens motorizadas e do recurso ao TI.

Face ao exposto recomenda-se que em sede da revisão do PDM de Albufeira, a decorrer, se proceda à contenção dos perímetros urbanos e se aposte na consolidação das áreas urbanas expectantes dos aglomerados urbanos, evitando o surgimento de novas áreas de expansão.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- Os novos desenvolvimentos urbanísticos sejam localizados nas zonas urbanas consolidadas dos principais aglomerados urbanos;
- Seja dada prioridade a novos desenvolvimentos urbanísticos localizados na área de influência das paragens e estações de TC:
 - Considera-se para estes efeitos que a área de influência do transporte coletivo ferroviário (TCF) corresponde a um raio de 500 a 1 000 metros em redor da estação de ferroviária de Albufeira-Ferreiras;
 - Considera-se para estes efeitos que a área de influência do transporte coletivo rodoviário (TCR) corresponde a um raio entre os 400 e os 800 metros em redor das paragens de autocarro, sendo que só deverão ser consideradas as paragens cujo número de circulações diárias (com paragem nas mesmas) seja superior a 10 (nos dois sentidos);
- Estes novos desenvolvimentos urbanísticos deverão, sempre que possível, ter um caráter multifuncional, de modo a garantir um aumento dos níveis de *mix* de atividades, os quais são potencialmente positivos para a redução dos níveis de dependência do TI.

Estas medidas deverão ser acompanhadas por desincentivos, por parte dos municípios, a desenvolvimentos urbanísticos propostos para fora das zonas de influência do TC.

2.3. OBJETIVO ESPECÍFICO 2 – DESENVOLVER UMA POLÍTICA DE GESTÃO DA REDE RODOVIÁRIA QUE CONTRIBUA PARA A MELHORIA DAS ACESSIBILIDADES E PARA A REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE

2.3.1. Enquadramento e Linhas de Orientação

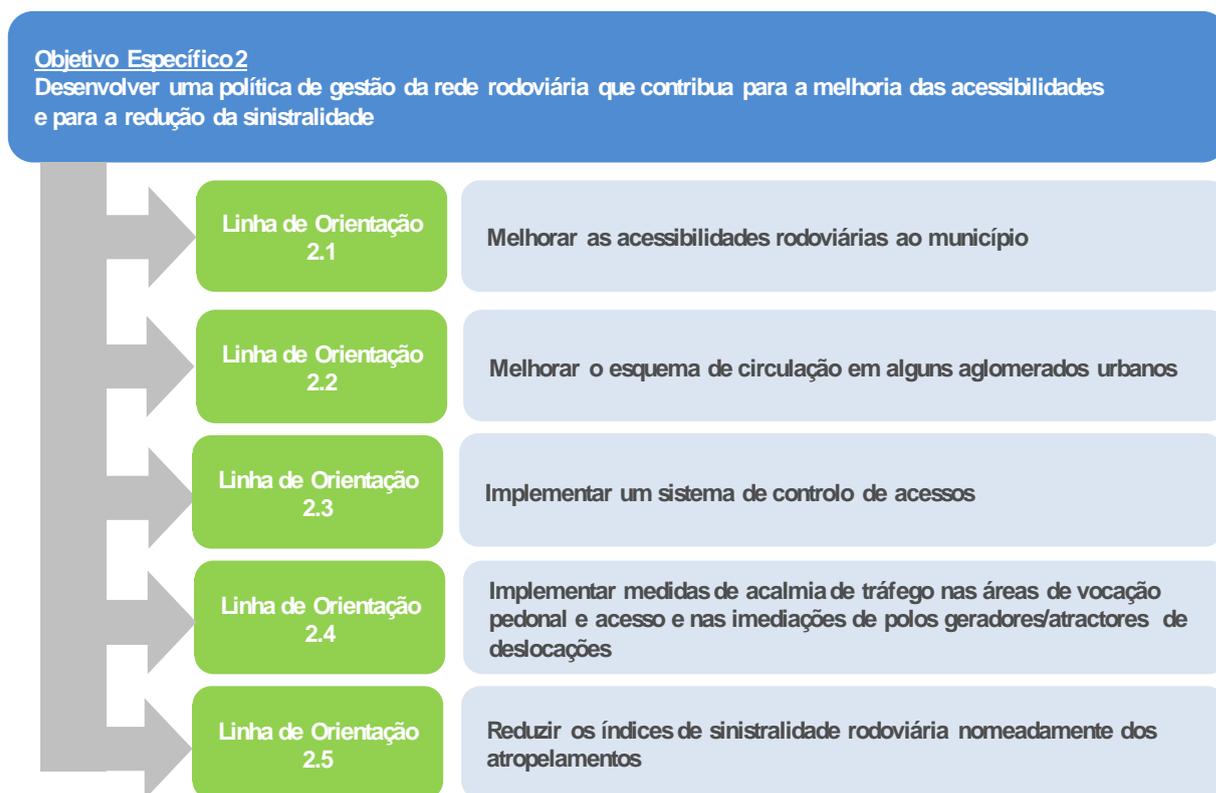
Os investimentos realizados nas últimas décadas ao nível da modernização da rede rodoviária nacional, conferem ao Algarve e principalmente ao município de Albufeira boas acessibilidades rodoviárias inter e intrarregionais. Ainda assim persistem constrangimentos a vários níveis: (i) no acesso do município à rede rodoviária principal (e.g. ligação de Albufeira à A22); (ii) na necessidade de requalificação da EN125 que desempenha funções diferenciadas ao longo do seu percurso de atravessamento da região, e que em Albufeira apresenta um elevado volume de tráfego de atravessamento na Guia sem que o mesmo se destine a este município; (iii) do maior afastamento de alguns aglomerados urbanos de nível superior das vias principais, destacando-se Paderne e mesmo o aglomerado urbano de Albufeira no acesso à A2 e; (iv) da existência de vias de nível superior em aglomerados urbanos sem que haja passeios com adequadas condições de circulação ou de vias com características inadequadas para o acesso a algumas zonas do município, registando-se diversas situações de conflito entre o tráfego rodoviário e o pedonal.

Em termos de procura, registam-se constrangimentos em algumas vias, traduzidos em níveis de saturação significativos nomeadamente em: (i) alguns troços da EN 125 (entre a EN395 e o IC1, assim como entre o IC1 e a Guia, nomeadamente na interseção com a EM526-1); (ii) alguns troços da EN395, a sul do nó com a EN125; (iii) no eixo constituído pela Estrada dos Brejos, Rua Manuel Teixeira Gomes e Rua de Santa Eulália

e ainda na rotunda de Ferreiras que articula a Av. 25 de Abril, Av. 12 de Julho, Estrada do Paraíso e Rua das Escolas; (iv) no eixo constituído pela Estrada de Santa Eulália e a Estrada de Albufeira na zona dos Olhos de Água; (v) a EM526, em particular nas intersecções semaforizadas com a Rua dos Bombeiros Voluntários, a Avenida do Ténis e a Estrada da Mosqueira, e na rotunda de ligação à Rua do Município (Rotunda do Relógio); (vi) a Rua do Município entre a Rua Pedro Álvares Cabral e a ligação à Rotunda do Relógio da EM526 e ainda em diversos arruamentos urbanos do aglomerado de Albufeira que desempenham funções distribuidoras.

De forma a resolver os constrangimentos identificados e permitir melhores condições de acessibilidade rodoviária no município de Albufeira, articulando o acesso em transporte individual com a segurança dos peões e a fluidez de tráfego nas zonas urbanas, definiram-se um conjunto de linhas de orientação que se apresentam na Figura 2.5.

FIGURA 2.5 – OBJETIVO ESPECÍFICO 2 E LINHAS DE ORIENTAÇÃO



2.3.2. LO 2.1. – Melhorar as acessibilidades rodoviárias

2.3.2.1. Proposta de rede rodoviária

Globalmente o município de Albufeira beneficia de boas acessibilidades rodoviárias, nomeadamente no que concerne às ligações externas, que lhe são conferidas por um conjunto de vias da rede rodoviária principais (A2, A22, IC1), complementadas por algumas vias distribuidoras.

Contudo, no que concerne às ligações de Albufeira à rede rodoviária fundamental e ao nível das ligações longitudinais internas ao município existem debilidades.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Importa ter presente que um dos objetivos do programa de ação do PMT de Albufeira é delinear um conjunto de propostas que contribuam para uma maior utilização do transporte público e dos modos suaves, o que deverá ser conseguido em muitos casos por projetos de reafecção de espaço público, melhorando as condições de circulação para estes modos de transporte mais sustentáveis.

Como tal as propostas de intervenção desenvolvidas neste domínio têm presente a necessidade de:

- Melhorar as acessibilidades na ligação da sede de concelho à A22, criando uma alternativa à EN125;
- Criar alternativas nos atravessamentos longitudinais do município;
- Requalificar algumas vias no sentido de potenciar a coexistência com os modos suaves e/ou eliminar pontos de conflito de tráfego rodoviário.

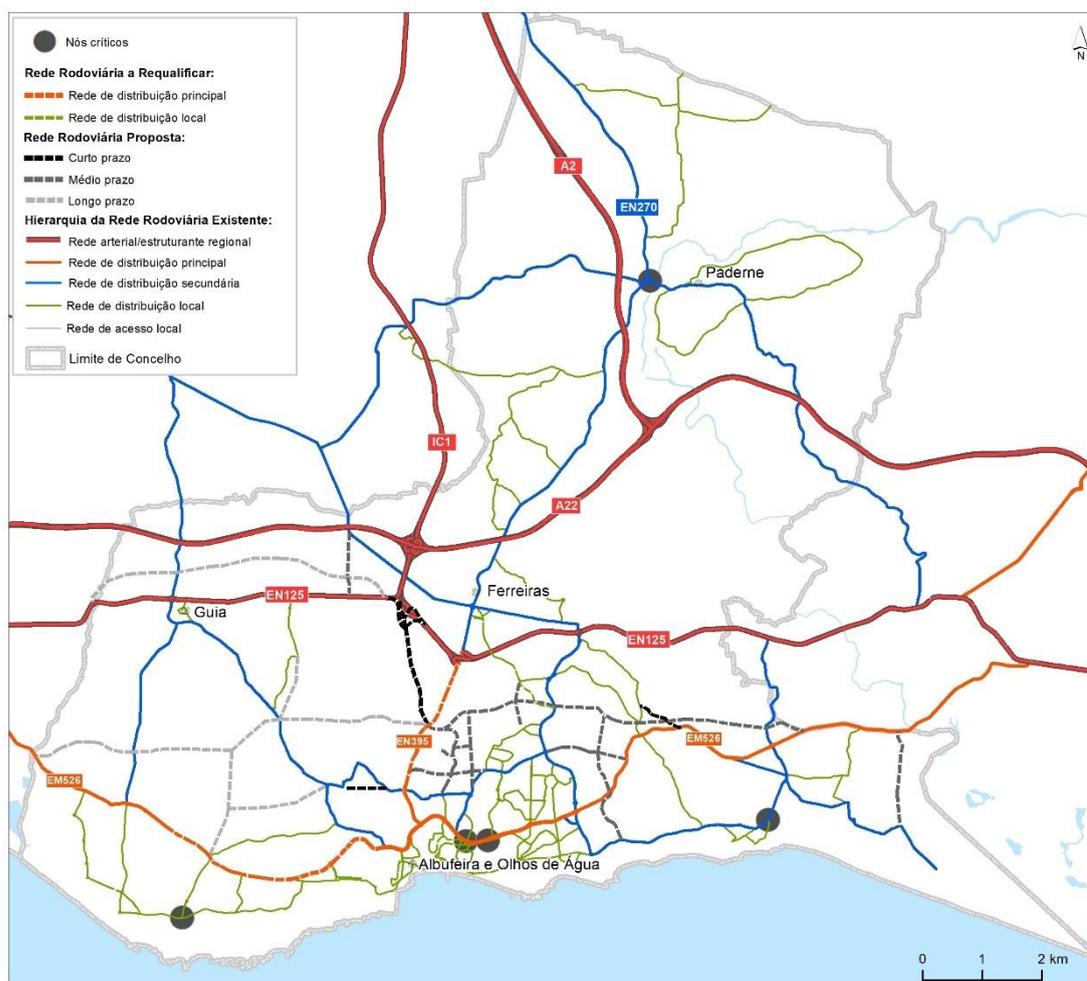
Assim, a proposta de rede rodoviária para o Município de Albufeira assenta na concretização dos seguintes projetos:

- **Ligação da EN125/IC1 à EN395**, que permitirá o desvio de tráfego com origem/ destino na A2, IC1 e da A22 para Albufeira, evitando o recurso à EN125 que já regista elevados volumes de tráfego e de sinistralidade (perfil 2+2);
- **Variante à EN125 na Guia**, que permitirá o desvio de tráfego do atravessamento urbano da Guia, criando assim melhores condições de circulação neste aglomerado urbano, em particular na rotunda com a EM526-1 (perfil 2+2). Pelo investimento associado à sua concretização admite-se que o mesmo possa vir a acontecer fora do horizonte temporal do PMT;
- **Via Longitudinal**, desenvolvendo-se a Nascente e a Poente da EN395, que permitirá criar um novo atravessamento longitudinal do município, constituindo-se como a alternativa à EN125 e à EM526 para o tráfego de carácter municipal, articulando-se com a EN395 no seu novo nó de ligação à A2/A22 podendo vir a assegurar uma função de distribuição principal. Contribuirá para a melhoria do desempenho da EN125 e do Eixo da EN395/ Avenida dos Descobrimentos (perfil 2+2);
- **Via Transversal Nascente**, que se desenvolverá entre Via Longitudinal (Nascente) e Estrada Santa Eulália/Albufeira), permitindo a ligação da nova via de distribuição principal à zona Nascente litoral do município (perfil 1+1). Deverá prever-se a construção de passeios, bem como a construção de ciclovia;
- **Via Transversal Poente**, que se desenvolverá entre a Via Longitudinal (Poente) e a EM526, permitindo a ligação da nova via de distribuição principal à zona Poente litoral do município, assim como entre a Via Longitudinal (Poente) e o Caminho dos Álamos (que se propõe que também venha a ser requalificado), que estabelecerá a ligação à EN125 (perfil 1+1);
- **Via entre a EM526 e a Estrada das Açoteias**, permitindo um acesso mais fácil à zona das Açoteias (perfil 1+1);
- **Via entre EN269 e EN125** que permitirá que o tráfego entre a zona Algoz/Tunes de Silves e o litoral não tenha que efetuar o atravessamento de Ferreiras (perfil 1+1);
- **Via Longitudinal Intermédia Nascente** (no eixo da Estrada Vale Pedras) que se desenvolverá entre a EN395 e a EM526 e que desempenhará uma função de distribuição principal urbana (perfil 1+1);

- **Via entre a Via Longitudinal (Nascente) e a Estrada Vale de Pedras**, que permitirá a distribuição do tráfego para a zona central de Albufeira (perfil 1+1);
- **Via entre a EN526-1 e a Via Transversal Poente e Via entre o Caminho Quinta Bolota**, que providenciarão melhor acesso à zona do Vale de Santa Maria e ao Parque Industrial (perfil 1+1);
- **Via entre a Estrada da Nora e o Caminho dos Brejos** permitirá uma melhor ligação entre a zona central Norte de Albufeira (onde se localiza a Escola Secundária) e Ferreiras e entre estas e a Via Longitudinal (Nascente) (perfil 1+1);
- **Via entre Via Longitudinal (Nascente) e a Rua Paul Harris**, providenciará acesso alternativo das urbanizações a Nascente da EN395 à zona central de Albufeira (perfil 1+1).

Os novos projetos de construção de infraestruturas rodoviárias deverão prever, sempre que o espaço canal o permita, a construção de passeios, bem como de ciclovia.

FIGURA 2.6 – PROPOSTA DE REDE RODVIÁRIA



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira, janeiro 2018

Propõe-se ainda a requalificação de algumas vias:

- **EN 395 entre a rotunda de sul do nó de ligação com a EN125 e a rotunda de ligação com a Estrada de Ferreiras**, para introdução de um corredor ciclável que permita dar continuidade à ciclovia já existente e que estabeleça a ligação da rotunda do P5 à zona industrial e empresarial de Vale do Paraíso. Esta requalificação contemplar intervenção no acesso ao parque de campismo (melhorando as condições de segurança do mesmo), bem como requalificar as bermas, melhorar as condições de acessibilidade e segurança nas paragens de TPCR e a sinalização horizontal e vertical;
- **Estrada da Nora**, para criação de passeios e ciclovia prevê-se a requalificação desta via ao nível do pavimento, drenagem pluvial e sinalização horizontal e vertical contribuindo para a melhoria das condições de circulação;
- **Rua Paul Harris** que estabelece a ligação entre o Centro de Saúde de Albufeira e a Estação Central de Camionagem. A requalificação visa a melhoria das condições de circulação incluindo a circulação pedonal e ciclável com a construção de novos passeios e pista ciclável;
- **Estrada das Fontainhas** com início na rotunda no CM1285 e que atravessa esta povoação até ao entroncamento de acesso à escola EB1 de Fontainhas, melhoria das condições de circulação pedonal com a criação de passeio e intervenções nas bermas, sinalização vertical e horizontal;
- **EN125 entre a Guia e o Algarve Shopping** admitindo a concretização da Variante à Guia este troço deverá ser intervencionado a fim de o dotar de características mais urbanas através da criação de passeio em ambos os lados;
- **Caminho do Engenho**, cuja requalificação visa criar um acesso alternativo de Ferreiras à zona central de Albufeira (perfil 1+1);
- **Caminho do Pomar**, providenciará uma alternativa para o tráfego entre a zona Nascente do município e a zona Norte, melhorando as condições da EM526 entre as intersecções com o Caminho do Pomar e com a Estrada da Mosqueira (CM1285), assim como a redução dos tempos de atraso nos semáforos desta última intersecção (perfil 1+1).

Para além da concretização de novas vias para melhoria da rede viária do concelho de Albufeira, é igualmente relevante **intervencionar alguns cruzamentos/ entroncamentos** no sentido de mitigar os pontos críticos identificados, através da concretização das seguintes intervenções:

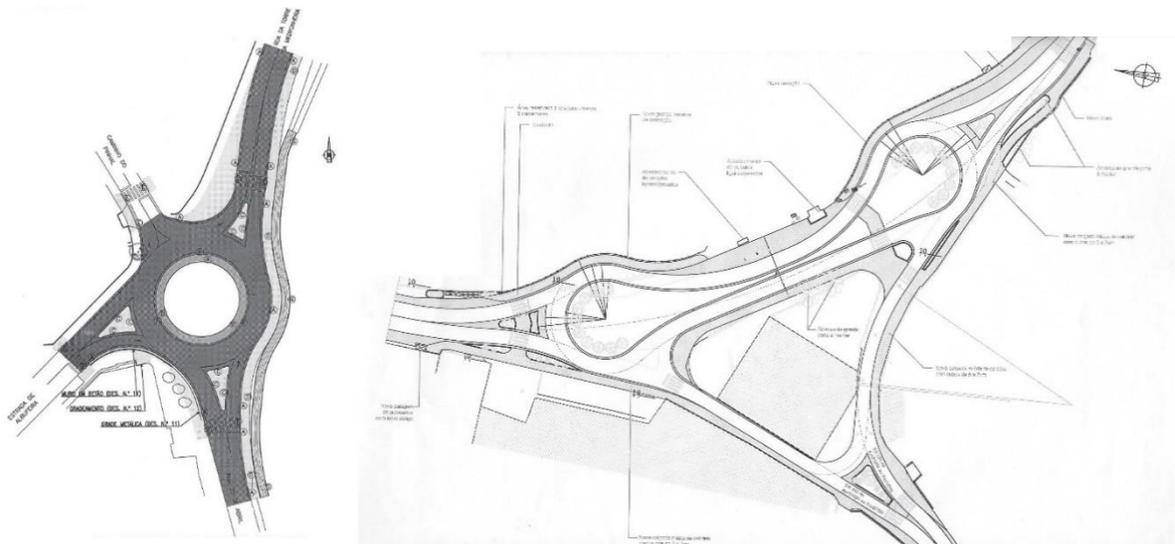
- **Construção de rotunda no cruzamento semaforizado na Av. dos Descobrimientos em Albufeira**, junto aos bombeiros: uniformizando assim a tipologia de intersecções ao longo deste eixo viário;
- **Construção de uma rotunda no cruzamento de acesso a Olhos de Água na Rua da Torre da Medronheira**: em substituição do atual cruzamento semaforizado entre a Rua da Torre da Medronheira e a Rua 25 de Abril, via principal de acesso a Olhos de Água. Esta intervenção já dispõe de projeto de execução aprovado (Figura 2.7);
- **Construção de rotunda alongada no entroncamento entre a EN395 e a EN270 nas proximidades de Paderne**, alongada melhorando os movimentos atuais na EN270, mantendo o acesso ao posto de combustível e minorando as interferências com as construções atuais;

- **Entroncamento na Estrada das Sesmarias de acesso às praias do Evaristo e Castelo:** melhoria do entroncamento existente através de reforço da sinalização horizontal, materialização e pintura de ilhas para melhorar definição dos movimentos permitidos no entroncamento (Figura 2.8);
- **Construção de uma rotunda junto ao mercado da Guia,** tendo em vista a melhoria da circulação neste aglomerado urbano.

FIGURA 2.7 – PROJETOS DE REFORMULAÇÃO DOS PONTOS CRÍTICOS

Rotunda dos Olhos de Água

Cruzamento de Paderne



Fonte: Município de Albufeira, janeiro 2018

FIGURA 2.8 – PROPOSTA DE REFORMULAÇÃO DO ENTRONCAMENTO NA ESTRADA DAS SESMARIAS



Fonte: *GoogleEarth* e @figueiradesousa

2.3.2.2. Hierarquização da proposta de rede futura

A proposta de hierarquização da rede rodoviária futura baseou-se na hierarquia atual apresentada anteriormente (nas características físicas, funcionais e geométricas das vias, bem como a classificação do PRN 2000) e das funções que se entende que as vias propostas venham a desempenhar. Assim, avaliou-se o papel desempenhado por cada via em termos da tipologia de ligações que assegura (nacionais, regionais, intraconcelhias ou locais), bem como do interesse da mesma para o desenvolvimento da atividade turística (uma das principais atividades económicas do município de Albufeira).

Recorda-se que a cada nível hierárquico está associado um conjunto de características que permitam responder adequadamente às funções que desempenha e escoar os volumes de tráfego que regista, designadamente: um perfil tipo e um conjunto de requisitos operacionais (largura de vias, velocidades permitidas, permissão de estacionamento, entre outros).

O Quadro 2.2 apresenta os parâmetros considerados na definição da hierarquia da rede viária.

QUADRO 2.2 – DESCRIÇÃO DOS PARÂMETROS PARA HIERARQUIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

Parâmetros	Descrição
Funções	Tipologia de ligações e funções a assegurar por cada nível hierárquico
Caraterísticas físicas	Perfis transversais tipo por nível hierárquico
Acessos	Condições de acesso às várias vias por nível hierárquico
Caraterísticas operacionais	Velocidade de base e capacidades das vias por nível hierárquico
Permissão de estacionamento e cargas e descargas	Condições em que podem processar-se as operações de carga e descarga
Circulação de peões	Existência de condições para a circulação pedonal

Fonte: @figueiradesousa

Tendo em consideração os critérios mencionados definiu-se a seguinte hierarquia viária:

- **1º Nível – Rede estruturante regional** – desempenha uma função estruturante a nível regional (supramunicipal), sendo composta por vias de grande capacidade e velocidades de circulação elevadas. Inclui todas as Autoestradas e Itinerários Principais da Rede Rodoviária Nacional que servem o território do município de Albufeira, assegurando as ligações do concelho ao restante território nacional e as principais ligações aos restantes concelhos da região;
- **2º Nível – Rede de distribuição principal** – assegura essencialmente ligações entre o concelho de Albufeira e os restantes concelhos do Algarve, algumas ligações intraconcelhias de maior distância, bem como os acessos à rede de 1º nível. Sendo composta por vias de capacidade considerável e com fluxos de tráfego elevados, deverá evitar o atravessamento dos aglomerados urbanos. Assegura a articulação entre a rede estruturante regional e a rede de distribuição secundária;

- **3º Nível – Rede de distribuição secundária** – constituída por vias que asseguram ligações intraconcelhias e a distribuição entre aglomerados urbanos, assim como o encaminhamento do tráfego para as vias de nível hierárquico superior;
- **4º Nível – Rede de distribuição local** – tem como papel principal a distribuição ao nível local, ou seja, internamente aos bairros. Assume também uma função de articulação entre a rede secundária e a rede de acesso local;
- **5º Nível – Rede de acesso local** – rede de cariz local, assegura o acesso ao edificado e não apresenta qualquer função de distribuição ou escoamento de tráfego.

No Quadro 2.3 apresentam-se as funções, características físicas e operacionais de referência/tipo para as vias por cada nível hierárquico definido.

QUADRO 2.3 – DESCRIÇÃO DOS PARÂMETROS TIPO PARA HIERARQUIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

Nível	Funções	Características Físicas		Acessos	Velocidade base (km/h)	Estacionamento e cargas e descargas	Circulação de peões
		Nº mínimo	Separação de sentidos				
Nível 1	Função estruturante. Assegura ligações de âmbito regional e nacional	2	Obrigatória	Restrito aos nós	>70	Interdito	Interdita
Nível 2	Função estruturante de escala municipal e supramunicipal. Assegura ligações de âmbito regional e nacional	2	Desejável	Nós ou interseções com regulação de tráfego	60-90	Interdito	Interdita/Segregada
Nível 3	Estabelece ligações entre os diversos setores urbanos, internamente aos núcleos urbanos	1	-	Ordenados ou livre	30-80	Autorizado com regulamentação própria, sujeito a alterações operacionais da via	Segregada
Nível 4	Distribuição ao nível do bairro, articulando o tráfego proveniente das vias de distribuição secundária com a rede de acesso local	1	-	Livre	20-50	Autorizado com regulamentação	Segregada/Livre
Nível 5	Acesso ao edificado. Não possuem qualquer informação distribuidora	1	-	Livre	10-30	Autorizado com regulamentação	Livre

Fonte: @figueiradesousa

Integram a **rede de 1º Nível – Estruturante** do Município de Albufeira, as seguintes vias:

- IP1/A2; (Setúbal - Alcácer do Sal – Castro Verde – Albufeira) – este itinerário principal integra a totalidade do traçado da A2 (Autoestrada do Sul), estabelecendo a ligação entre a Península de Setúbal e as regiões do Alentejo e Algarve e assegurando a principal ligação externa de Albufeira ao restante território nacional;

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- IP2/A22 (Albufeira – Loulé – Faro – Olhão – Tavira – Vila Real de Santo António), a restante extensão do IP1 na região do Algarve corresponde à A22/Via do Infante, autoestrada que atravessa longitudinalmente a maioria do território algarvio, estabelecendo ligação entre o concelho de Albufeira e os restantes concelhos mais litorais do Algarve, e ainda ao território espanhol;
- IC4/A22 (Lagos – Albufeira) – eixo viário cuja construção da totalidade do traçado projetado ainda não se encontra concluída, coincide parcialmente com a A22, desdobrando-se, no extremo ocidental do concelho de Faro, num troço que estabelece ligação ao centro da cidade;
- IC1 (Valença – Albufeira) – eixo viário que atravessa o litoral de Portugal Continental cujo extremo a sul se situa no Algarve, na interseção com a Estrada Nacional 125. Articula-se com a A22 no extremo ocidental do “Algarve Central”, no nó de Albufeira/ Guia;
- EN125/ER125 (Sagres – Vila Real de Santo António) - - eixo viário longitudinal que atravessa toda a região do Algarve entre Sagres e Vila Real de Santo António (passando por Lagos, Albufeira, Loulé, Faro, Olhão e Tavira). É uma via estruturante para toda a região e para o território em estudo, constituindo-se como uma alternativa não portajada ao IP1/A22;
- Variante à EN125 na Guia, que permitirá o desvio de tráfego do atravessamento urbano da Guia, criando assim melhores condições de circulação neste aglomerado urbano, em particular na rotunda com a EM526-1 (perfil 1+1 ou 2+2);

A rede de 2º nível inclui vias pertencentes à rede rodoviária nacional complementar (neste caso, Estradas Nacionais) e à rede rodoviária regional com características físicas e funcionais que permitem as ligações interconcelhias e de atravessamento dos concelhos. Listam-se no Quadro que se segue as vias pertencentes a este nível hierárquico.

Integram a **rede de 2º Nível – Distribuidoras Principais** do Município de Albufeira, as seguintes vias:

- EN395 entre Albufeira e a EN125. Via de orientação aproximada N-S que constitui o prolongamento do IC1 até à cidade de Albufeira e se assume como o principal acesso deste aglomerado urbano à rede de 1º nível;
- Ligação da EN125/IC1 à EN395, que permitirá o desvio de tráfego com origem/ destino na A2, IC1 e da A22 para Albufeira, evitando o recurso à EN125 que já regista elevados volumes de tráfego e de sinistralidade (perfil 2+2);
- Via Longitudinal, desenvolvendo-se a Nascente e a Poente da EN395, que permitirá criar um novo atravessamento longitudinal do município, constituindo-se como a alternativa à EN125 e à EM526 para o tráfego de carácter municipal, articulando-se com a EN395 no seu novo nó de ligação à A2/A22 podendo vir a assegurar uma função de distribuição principal. Contribuirá para a melhoria do desempenho da EN125 e do Eixo da EN395/ Avenida dos Descobrimentos (perfil 1+1 ou 2+2);

Destaca-se que a rede de 1º Nível e 2º Nível está em total consonância com as respetivas redes definidas no “Estudo de Mobilidade Interurbana do Algarve Central” de 2012, acrescentando-se a Variante à EN125 na Guia e a Via Longitudinal proposta, que irá em grande medida substituir/complementar a EM526 e a própria EN125.

Relativamente à rede de **3º Nível - Distribuidoras Secundárias**, esta é constituída pelas seguintes vias:

- EM526, eixo viário longitudinal que atravessa o município de Albufeira, desenvolvendo-se entre os limites dos municípios de Silves e de Loulé. Na cidade de Albufeira esta via denomina-se Av. dos Descobrimentos, sendo o principal eixo de atravessamento longitudinal da cidade. Neste troço urbano tem um perfil transversal com duas vias por sentido, caracterizando-se por ter rotundas na maioria das suas intersecções principais;
- EM526-1, eixo viário que se desenvolve, na zona poente do município, entre Algoz (município de Silves) e a cidade de Albufeira (EM526), sendo a ligação mais direta entre a Guia e a cidade de Albufeira;
- CM1281, desenvolve-se na zona poente do município entre a EM526 (Salgados) e a EM526-1 (Guia, próximo da EN125);
- EN269, eixo viário que se desenvolve entre Silves (passando por Algoz) e Santa Eulália, servindo Ferreiras. Em Ferreiras é o seu principal eixo urbano longitudinal, denominando-se de Avenida 25 de Abril e Avenida 12 de Julho) e passando na zona nascente da cidade de Albufeira, onde se denomina Rua Manuel Teixeira Gomes;
- Via constituída pelos antigo C.M. 1287 que atualmente apresente vários topónimos: Estrada de Santa Eulália, Estrada de Albufeira, Estrada de Vale Carro e Estrada do Apeadeiro e que se desenvolve na zona poente do município de Albufeira.;
- Estrada das Açoteias, eixo que se desenvolve entre a Estrada de Vale Carro e a zona mais a nascente do município;
- EN270, eixo viário que atravessa o município de Albufeira entre a EN124 (próximo de São Bartolomeu de Messines, na zona nordeste do município de Silves) até à EN125 (em Boliqueime), atravessando longitudinalmente a freguesia de Paderne;
- EN395, entre a EN125 (próximo de Ferreiras) e a EN270 (próximo de Paderne), sendo o principal eixo urbano transversal de Ferreiras;
- Estrada de Vale Pedras, eixo viário urbano da cidade de Albufeira, que se desenvolve entre a EM526 (junto ao Centro da cidade) e a Estrada dos Brejos e a Rua Manuel Teixeira Gomes;
- Rua Paul Harris, eixo urbano da cidade de Albufeira, que se desenvolve entre a EN395 e a Estrada de Vale Pedras;
- Caminho Quinta da Bolota, na continuação da Rua Paul Harris, desenvolve-se entre a EN395 e a EM526-1;
- CM1352 na zona norte do município de Albufeira, que se desenvolve entre Tunes (no município de Silves) e a EN395, próximo de Paderne;
- Travessa de Santa Eulália, na cidade de Albufeira, que liga a EM526 à Rua de Santa Eulália;
- Estrada do Toy 70, na zona poente do município de Albufeira, entre a EM526 e a Estrada de Vale Carro;
- Via Transversal Nascente, que se desenvolverá entre Via Longitudinal (Nascente) e Estrada Santa Eulália/Albufeira), permitindo a ligação da nova via de distribuição principal à zona Nascente litoral do município (perfil 1+1);
- Via Transversal Poente, que se desenvolverá entre a Via Longitudinal (Poente) e a EM526, permitindo a ligação da nova via de distribuição principal à zona Poente litoral do município, assim como entre a Via

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Longitudinal (Poente) e o Caminho dos Álamos (que se propõe que também venha a ser requalificado), que estabelecerá a ligação à EN125 (perfil 1+1);

- Via entre a EM526 e a Estrada das Açoteias, permitindo um acesso mais fácil à zona das Açoteias (perfil 1+1);
- Via entre EN269 e EN125 que permitirá que o tráfego entre a zona Algoz/Tunes de Silves e o litoral não tenha que efetuar o atravessamento de Ferreiras (perfil 1+1);
- Via Longitudinal Intermédia Nascente (no eixo da Estrada Vale Pedras) que se desenvolverá entre a EN395 e a EM526 e que desempenhará uma função de distribuição principal urbana (perfil 1+1);
- Via entre a Via Longitudinal (Nascente) e a Estrada Vale de Pedras, que permitirá a distribuição do tráfego para a zona central de Albufeira (perfil 1+1);
- Via entre a EN526-1 e a Via Transversal Poente e Via entre o Caminho Quinta Bolota, que providenciarão melhor acesso à zona do Vale de Santa Maria e ao Parque Industrial (perfil 1+1);

Em suma, a rede rodoviária principal do município (níveis 1 a 3) tem uma extensão de aproximadamente 159,9 km, sendo que a extensão da rede local (níveis 4 e 5) é de 702,8 km, representando mais de metade da extensão da rede viária.

QUADRO 2.4 – EXTENSÃO E DENSIDADE DA REDE VIÁRIA FUTURA DO MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA, POR NÍVEL HIERÁRQUICO

Hierarquia Funcional	Extensão		Densidade [km/km ²]
	[km]	[%]	
Nível 1 - Rede estruturante regional	43,0	5,0%	0,31
Nível 2 - Rede de distribuição principal	20,6	2,4%	0,15
Nível 3 - Rede de distribuição secundária	96,3	11,2%	0,68
Nível 4 - Rede de distribuição local	112,8	13,1%	0,80
Nível 5 - Rede de acesso local	590,0	68,4%	4,20
Total	862,7		6,14

Fonte: Teleatlas, 2015 e Município de Albufeira, 2016

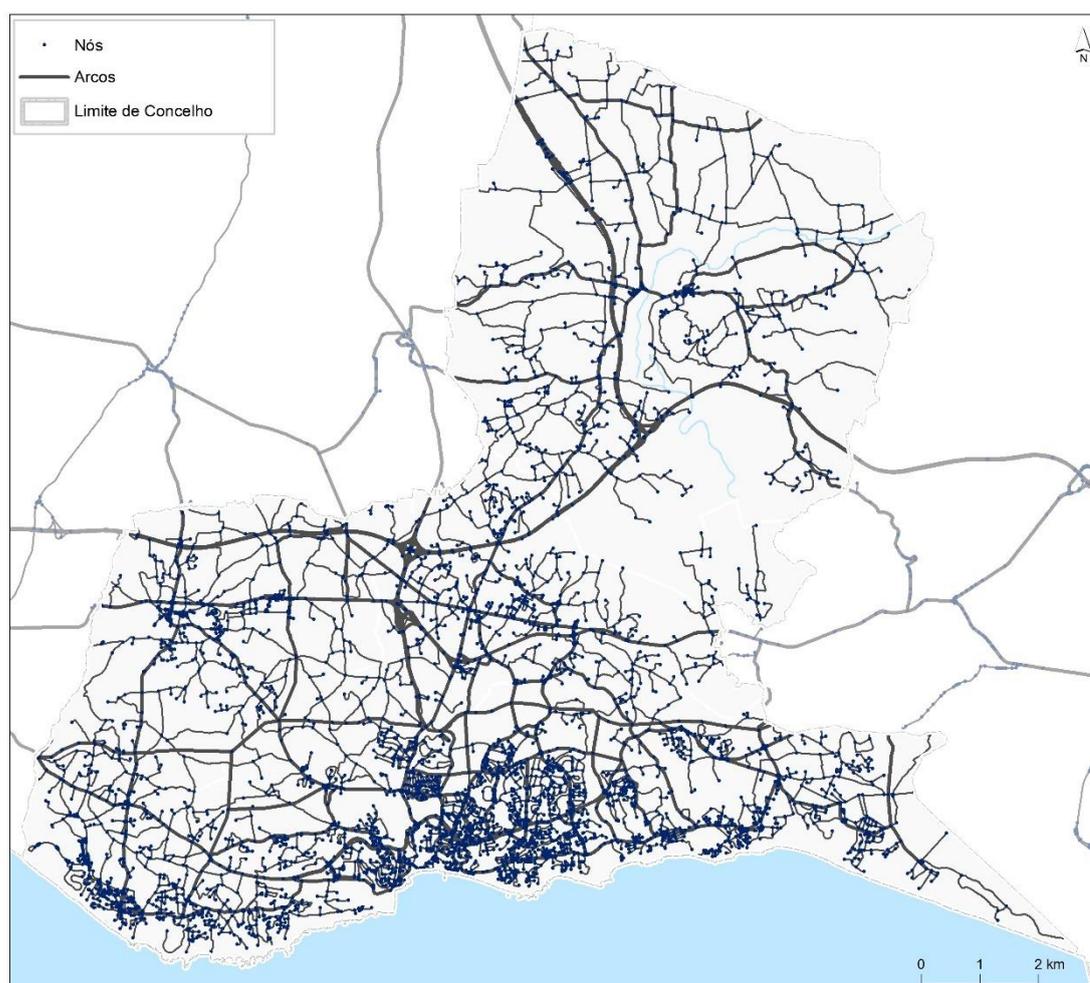
2.3.2.3. Modelação da proposta de rede futura

Para a obtenção de estimativas de tráfego na rede viária principal futura de Albufeira e de indicadores de desempenho da rede, procedeu-se à modelação da rede rodoviária com recurso ao software de modelação de transportes *TransCAD*, o qual, para além do referido, também proporciona a construção de cenários futuros das redes e, nomeadamente, a estimativa dos volumes de tráfego, através da afetação da procura (viagens) à oferta (rede viária), baseada nos percursos adotados entre os diversos pares Origem/Destino.

De modo a caracterizar as futuras condições de funcionamento da rede rodoviária, tendo por base o modelo de tráfego do município contruído nas fases anteriores e as novas vias propostas, procedeu-se assim à modelação da rede viária futura (destaca-se que não se considerou neste âmbito a construção da Variante à EN125 na Guia, uma vez que se prevê que não venha a ser concluída no prazo de vigência do Plano).

Na Figura seguinte representa-se a rede modelada no *TransCAD* (com nós e arcos). Note-se que esta rede modelada, apesar de alguns níveis de pormenor tidos em consideração, é como qualquer modelo uma simplificação da realidade (o modelo está adaptado à “macro escala”, que resulta da dimensão do território do município de Albufeira).

FIGURA 2.9 –REDE FUTURA MODELADA



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira, janeiro 2018 e Modelo de tráfego do PMT de Albufeira, 2017

De modo a caracterizar as futuras condições de funcionamento da rede rodoviária, apresenta-se nas figuras seguintes indicadores de caracterização da rede futura, a saber: (i) capacidade da rede; (ii) velocidades.

Capacidade

A capacidade de uma via é o máximo fluxo horário de veículos passível de atravessar uma dada secção durante um determinado período de tempo, tendo-se optado por representar na Figura que se segue a

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

capacidade por hora por sentido. Para determinação desta capacidade consideraram-se os seguintes aspetos: características geométricas e físicas das vias, existência de estacionamento, limites de velocidade, controlo de tráfego.

Na Figura 2.10 representa-se a capacidade das vias da rede rodoviária de nível 1, 2 e 3 do município de Albufeira. As capacidades variam entre os 500 veículos/hora/sentido e os 4000 veículos/hora/sentido. As vias de maior capacidade correspondem às vias de hierarquia superior (A2, A22). Seguem-se as vias de distribuição principal e de distribuição secundária (capacidade maioritariamente entre os 1700 veículos/hora/sentido e os 1100 veículos/hora/sentido) e as vias de menor capacidade, as vias de distribuição e as vias de acesso local. (maioritariamente igual ou inferior a 1000 veículos/hora/sentido).

FIGURA 2.10 –CAPACIDADES DA REDE²



Fonte: Modelo de tráfego do PMT de Albufeira, 2017

Velocidade

A velocidade de uma via, ou troço de via, corresponde à velocidade de circulação atribuída à rede em fluxo livre (ou seja, sem congestionamento). Para a atribuição da velocidade às infraestruturas rodoviárias considerou-se, tal como para a capacidade, as características geométricas e físicas das vias, existência de estacionamento, limites de velocidade, controlo de tráfego.

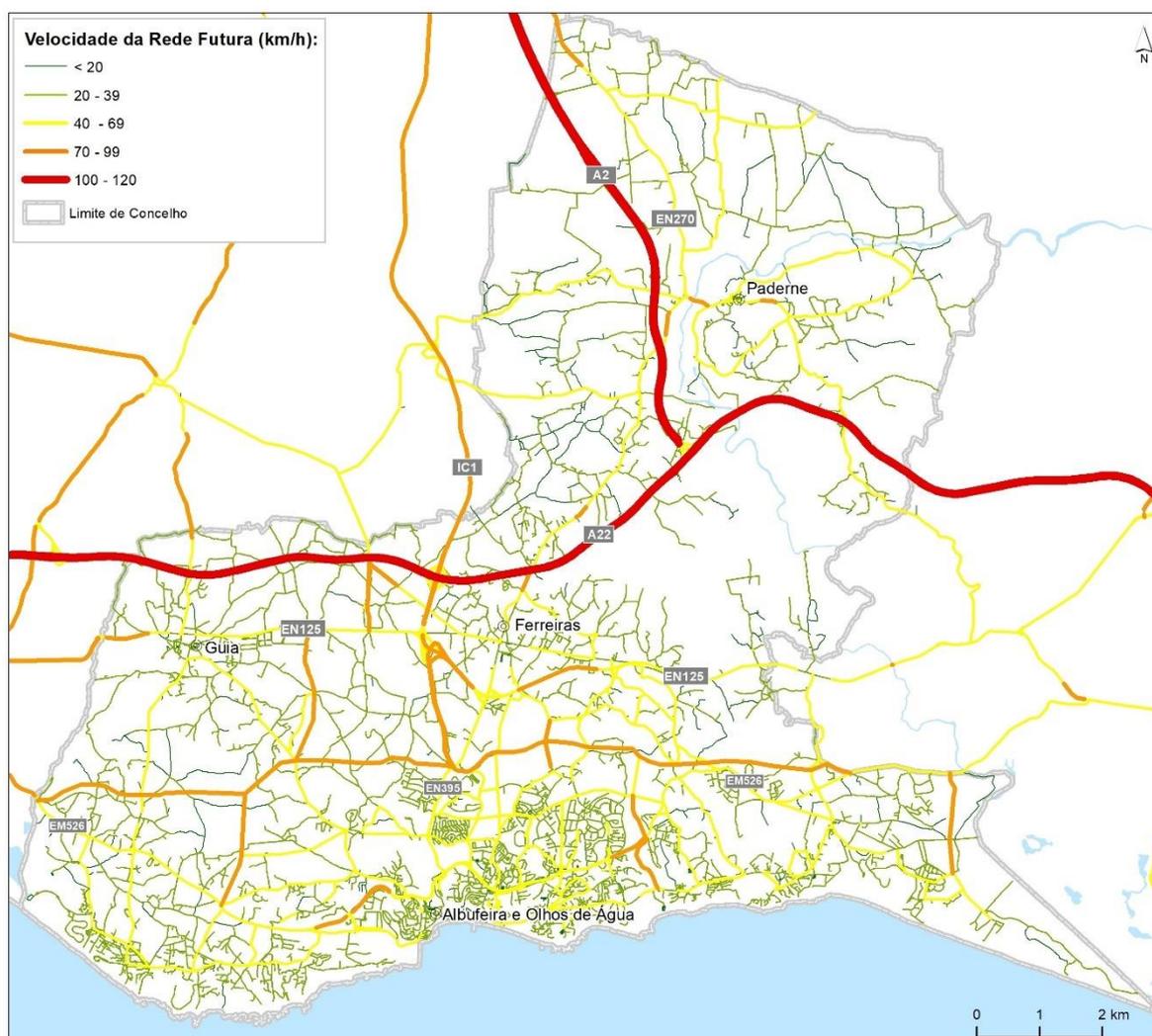
Na Figura 2.11 representam-se as velocidades das vias rede rodoviária de nível 1, 2 e 3 do município de Albufeira. Como se pode constatar da análise da Figura, aos níveis superiores de hierarquia da rede correspondem maiores velocidades de circulação, dado que estes integram as vias com perfil de Autoestrada (A1 e A22), as vias da rede rodoviária fundamental (Itinerários Complementares, Estradas Nacionais e Estradas Regionais) e as principais vias municipais, com perfis que lhes conferem maiores capacidades de escoamento de tráfego e maiores velocidades.

² A Capacidade representada é por sentido de circulação

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

FIGURA 2.11 –VELOCIDADES DA REDE



Fonte: Modelo de tráfego do PMT de Albufeira, 2017

2.3.2.4. Indicadores de desempenho da rede futura

Com base na rede modelada calcularam-se alguns indicadores de acessibilidade e de procura que permitem aferir sobre as condições de circulação proporcionadas pela rede rodoviária do Município de Albufeira.

Tempos de Percurso

Para análise da acessibilidade proporcionada pela rede viária procedeu-se ao cálculo dos caminhos mínimos (minimizando o tempo de viagem, numa situação com pouco tráfego), o que nomeadamente

permitiu obter isócronas (linhas com igual tempo de viagem) com centro na sede do município e das sedes de freguesia.

FIGURA 2.12 – ISÓCRONAS DE ALBUFEIRA ÀS RESTANTES SEDES DE CONCELHO DA REGIÃO



Fonte: Modelo de tráfego do PMT de Albufeira, 2017

Relativamente à acessibilidade no interior do município, a partir do centro de Albufeira e das restantes sedes de freguesia, obtiveram-se os tempos de viagem entre estas, tendo-se comparado os mesmos com os tempos atuais, podendo a diferença observar no quadro seguinte.

QUADRO 2.5 – DIFERENÇA DE TEMPOS DE PERCURSO EM TI (MINUTOS)

Sedes Freguesia	Albufeira	Ferreiras	Guia	Paderne	Olhos de Água	Galé	IC1/EN125
Albufeira	-	-1	-2	-1	0	-1	-2
Ferreiras	-	-	0	0	-1	-2	0
Guia	-	-	-	0	-1	0	0
Paderne	-	-	-	-	-1	-2	0
Olhos de Água	-	-	-	-	-	-3	-1
Galé	-	-	-	-	-	-	-2

Fonte: Modelo de tráfego do PMT de Albufeira, 2017

Constata-se, assim que, em particular entre a sede do município e as restantes sedes de freguesia se verificarão reduções dos tempos de percurso, sendo igualmente de destacar as reduções de tempo de percurso entre a zona nascente (Olhos de Água) e poente (Galé) do município, que serão ainda mais relevantes numa situação com congestionamento (em particular na época de Verão).

Volumes de Tráfego

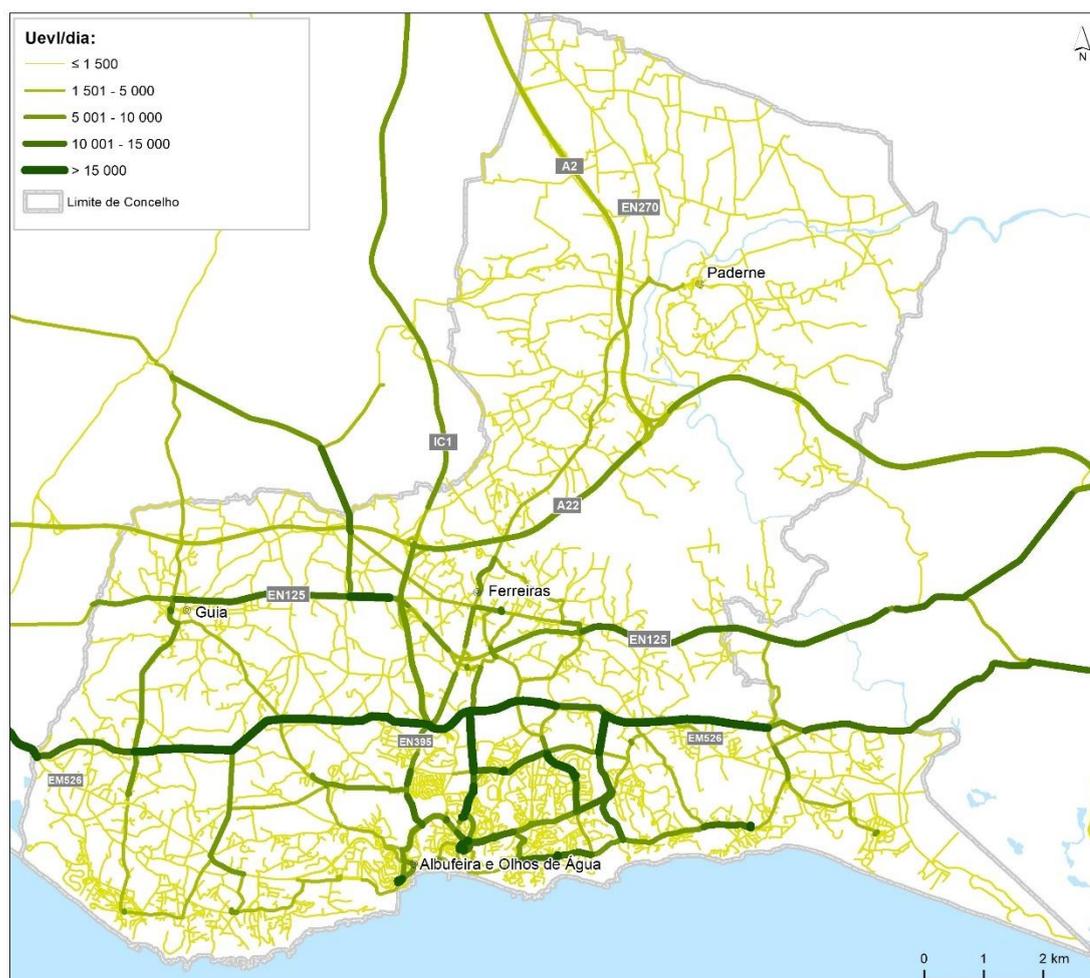
A análise dos volumes de tráfego nas vias permite concluir que as vias que apresentam maiores volumes de tráfego continuam a ser as de nível hierárquico superior, correspondentes aos eixos que também asseguram ligações interconcelhias, havendo, no entanto, algumas muito significativas diferenças face aos volumes de tráfego atuais:

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- Nova Via Longitudinal (com volumes de tráfego de aproximadamente 25 000 uevl/dia a nascente da EN395 e aproximadamente 18 000 uevl/dia a poente da EN395);
- Nova Ligação da EN125/IC1 à EN395 (com volumes de tráfego de aproximadamente 16 000 uevl/dia)
- EM526 (que com a construção da Nova Via Longitudinal apresenta reduções de tráfego significativas, passando a ter aproximadamente 18 000 uevl/dia a nascente da rotunda com a EN395, ou seja, uma redução de aproximadamente 10 000 uevl/dia);
- EN125 (que também com a construção da Nova Via Longitudinal e da Nova Ligação da EN125/IC1 à EN395 apresenta reduções de tráfego significativas, por exemplo o troço entre a A22 e o IC1 passa a ter aproximadamente 10 000 uevl/dia, ou seja, uma redução de aproximadamente 16 000 uevl/dia);
- EN395 (com aproximadamente 7 000 uevl/dia junto ao nó com a EN125, ou seja, uma redução de aproximadamente 13 000 uevl/dia em virtude principalmente da nova Ligação da EN125/IC1 à EN395);
- EN269 (com aproximadamente 17 000 uevl/dia junto à rotunda com a Estrada Vale de Pedras);
- Nova Via Transversal Intermédia (com aproximadamente 16 000 uevl/dia entre a Via Longitudinal e a Via Longitudinal Intermédia);
- Nova Via Transversal Nascente (com aproximadamente 16 000 uevl/dia entre a Via Longitudinal e a Via Longitudinal Intermédia);
- Nova Via Transversal Poente (com aproximadamente 8 000 uevl/dia entre a Via Longitudinal Intermédia e a EM526);
- A22 (com aproximadamente 13 000 uevl/dia a nascente da A2);
- IC1 (com aproximadamente 15 000 uevl/dia entre a A22 e a EN125);
- A2 (com aproximadamente 9 000 uevl/dia).

FIGURA 2.13 – TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO (TMD) DE UM DIA ÚTIL DE INVERNO



Fonte: Modelo de tráfego do PMT de Albufeira, 2017

Procura e tempo na rede (veíc.km e veíc. hora)

Para além do conhecimento dos volumes de tráfego na rede viária principal é também relevante perceber qual a procura total e por nível de rede hierárquica.

Como se pode constatar da análise do quadro seguinte a procura total é de 1 195 586 veíc.km (mais especificamente em uevl.km) para um total de 174 009 viagens (note-se que inclui viagens externas e de atravessamento), o que corresponde a uma distância média por viagem na rede viária principal no município de aproximadamente 7 km e, para o total de 272,7 km da referida rede, se traduz em um volume de tráfego médio de aproximadamente 4 400 veíc./dia.

Destaca-se que a rede distribuidora secundária (nível 3) é a que apresenta maiores valores de procura (com aproximadamente 39% da procura registada na rede viária principal no município), para uma extensão total de 96,3 km (que representa 35% da extensão da rede viária principal no município, que exclui a rede de acesso local - nível 5; note-se que apesar da rede de acesso local também estar modelada, as zonas do modelo, face aos objetivos do estudo, têm uma dimensão para a qual não se considera adequado colocar centroides na rede de acesso local, pelo que a procura nestas vias de acesso local não são assim consideradas nesta análise) e um volume de tráfego médio de aproximadamente 4 800 veíc./dia.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Destaca-se igualmente que a rede estruturante (nível 1) apresenta também uma muito elevada procura (26%, sendo semelhante à do nível 2), pois apesar de não ser claramente o nível hierárquico da rede com maior extensão (apenas 43,0 km, que corresponde a 16% da rede viária principal no município), é onde se verificam um dos maiores volumes médios de tráfego (aproximadamente 7 100 veículos/dia).

O tempo de percurso total na rede viária principal do município é 19 742 veic.hora (mais especificamente em uevl.hora), o que corresponde a um tempo de percurso médio por viagem na rede viária principal no município de aproximadamente 7 minutos e a uma velocidade média de 61 km/h.

Analisando o tempo de percurso por nível hierárquico, constata-se que a rede distribuidora secundária (nível 3) é a que também apresenta maiores valores de tempos de percurso (com 47% da procura registada na rede viária principal no município), com uma velocidade média de 50 km/h.

Note-se que a rede estruturante (nível 1), é onde se verifica a maior velocidade média (98 km/h), que é significativamente mais elevada que na rede atual na qual esta é de 76 km.

QUADRO 2.6 – RESUMO DA PROCURA DE TRÁFEGO NA REDE POR NÍVEL HIERÁRQUICO

Nível	Veic.km	%	km	Veic.dia	Veic.hora	%	Km/h
1	305 770	26%	43,0	7 111	3 136	16%	98
2	303 450	25%	20,6	14 731	4 106	21%	74
3	462 742	39%	96,3	4 805	9 256	47%	50
4	123 624	10%	112,8	10 96	3 244	16%	38

Fonte: Modelo de tráfego do PMT de Albufeira, 2017

Constata-se assim que a concretização das propostas da rede viária futura contribuem para o melhor desempenho da rede viária principal (e de cada um dos seus principais níveis hierárquicos, passando a assegurar com maior predominância as suas principais funções) e uma melhoria das acessibilidades no município, incluindo a eliminação dos principais pontos de saturação que atualmente se verificam (note-se que mesmo a EN125 na zona da Guia, apesar de não se considerar na modelação a construção da Variante, apresenta menores níveis de saturação, em virtude fundamentalmente da construção da Via Longitudinal e das respetivas vias transversais de ligação à restante rede viária principal).

2.3.3. LO 2.2. – Melhorar o esquema de circulação dos aglomerados urbanos de Albufeira e Olhos de Água

2.3.3.1. Propostas de circulação no centro de Albufeira

As propostas de alteração ao esquema de circulação atual encontram-se essencialmente associadas à necessidade de: (i) requalificação/ expansão da rede pedonal, que implica a alteração do perfil de alguns arruamentos; (ii) melhoria das condições de circulação nos acessos ao P1 e; (iii) condicionamento da circulação em alguns arruamentos cuja malha urbana justifica que a circulação se restrinja a moradores.

Note-se que na maioria dos arruamentos do centro histórico da cidade de Albufeira registam-se fluxos pedonais muito significativos, sendo por isso importante requalificar os principais eixos de acesso melhorando as condições de circulação pedonal, o que em muitos casos implica a reafecção do espaço canal reduzindo o espaço dedicado à circulação automóvel e reduzindo as velocidades de circulação.

No Centro de Albufeira as propostas de intervenção neste domínio são as seguintes:

- **Requalificação da Rua do Movimento das Forças Armadas**, tendo-se estudado duas hipóteses alternativas de intervenção que se descrevem seguidamente, contemplando ambas as propostas a criação de uma zona de coexistência que privilegie as deslocações pedonais;
- **Alteração dos sentidos de circulação nos seguintes arruamentos:** Rua das Telecomunicações, Rua Manuel Bentes Júnior, Rua do Bairro dos Pescadores, Rua José Vasconcelos e Sá e Rua António Aleixo;
- **Condicionamento da circulação a residentes nos seguintes arruamentos:** Bairro dos Pescadores (de acordo com apresentado nas Figuras que se seguem) e Rua Alves Correia;
- **Pedonalização de troços de alguns arruamentos:** troço da Rua dos Telheiros localizado atrás do P5, troço da Rua do Movimento das Forças Armadas (troço de sentido único que entronca na Rua Alves Correia no caso de se optar pela Hipótese 2);
- **Alargamento do perfil da Rua do Malpique**, onde se procederá à demolição de um edifício antigo, o qual permitirá alargar a via de circulação rodoviária
- **Ligação da Praceta dos Calços** (atualmente sem saída) **à Rua de São Pedro**, permitindo estabelecer a ligação entre a Rua António Aleixo, Travessa de Vale Pedras, Rua de São Pedro e Rua de Calços.

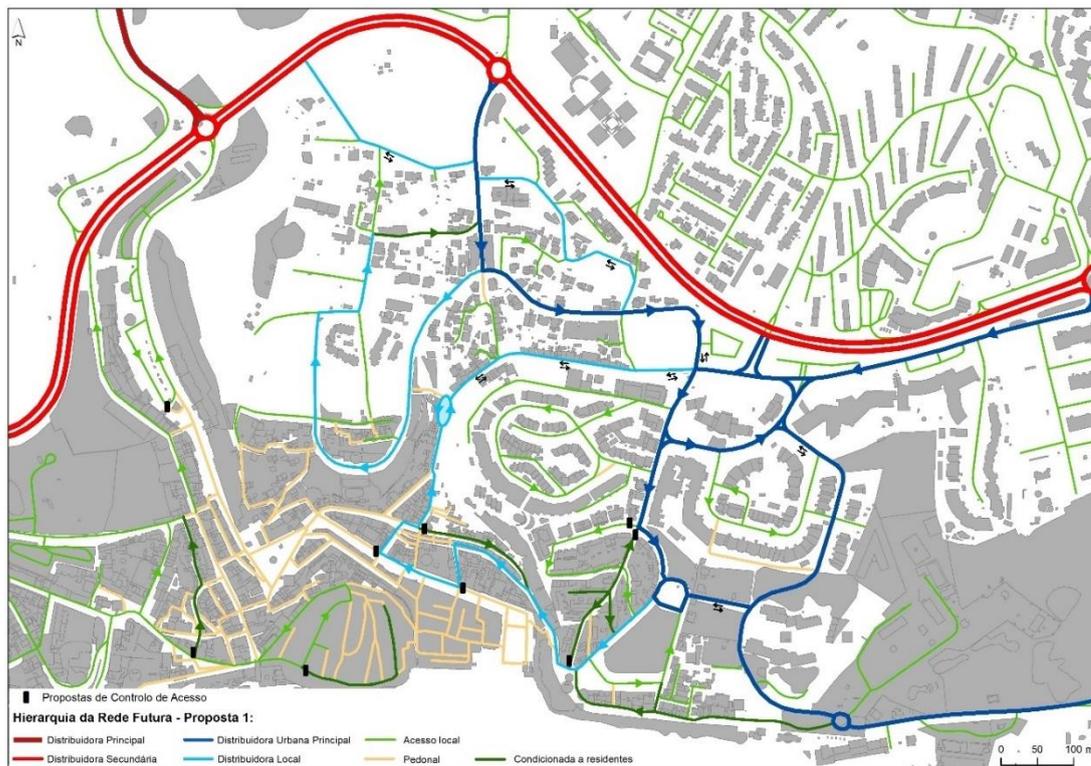
Rua do Movimento das Forças Armadas

As propostas denominadas “Hipótese 1” e “Hipótese 2” para a Rua do Movimento das Forças Armadas têm como objetivo principal criar melhores condições para a circulação pedonal neste eixo de ligação entre a zona alta e a zona baixa do Centro Histórico.

Hipótese 1 – Dois sentidos, com tráfego condicionado no sentido descendente até meio do arruamento

Na Hipótese 1 mantêm-se os dois sentidos de circulação até ao entroncamento com a Travessa do Movimento das Forças Armadas, onde será criada uma zona que permita a inversão de marcha. A circulação no primeiro troço deste arruamento, manter-se-á nos dois sentidos, sendo que no sentido descendente será condicionada a residentes, a cargas e descargas nos horários estipulados e a veículos de emergência. Num troço intermédio, até à bifurcação com a Travessa Alves Correia, propõe-se a alteração do sentido de tráfego para ascendente, e no troço final, no entroncamento deste arruamento com a Rua Alves Correia, a pedonalização como representado na Figura 3.1.

FIGURA 2.14 – ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO (HIPÓTESE 1)



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira, 2017

Note-se que este arruamento é o único que permite assegurar a saída dos veículos do P5, localizado na Avenida 25 de Abril, pelo que o sentido ascendente deverá permanecer sem condicionamento.

Como se pode verificar com contagens realizadas neste arruamento (e apresentadas no Anexo II deste documento) cerca de 50% do tráfego que circula neste arruamento no sentido descendente tem como destino o P5 ou a Avenida 25 de Abril, circulando pela Rua Alves Correia. Ao limitar a circulação neste último arruamento a residentes, estima-se que o volume de tráfego na Rua do Movimento das Forças Armadas diminua significativamente, implicando que o acesso ao P5 se passe a realizar exclusivamente pela zona do Pau da Bandeira.

A esta hipótese está igualmente associada a proposta de proibição de trânsito na continuação da Rua Alves Correia que atualmente permite o acesso à zona baixa (Avenida 25 de Abril e Parque de Estacionamento P5) através do recurso à Rua dos Telheiros, passando este a ser efetuado exclusivamente através do eixo da Rua das Telecomunicações e Rua Sacadura Cabral.

Esta hipótese pressupõe a alteração dos percursos de algumas carreiras de transportes públicos urbanos, cujo acesso à baixa deverá passar a realizar-se pelo Pau da Bandeira, descendo a Rua dos Telheiros, Avenida 25 de Abril e subindo a Rua do Movimento das Forças Armadas. Esta proposta apresenta limitações, uma vez que o perfil dos arruamentos impõe que estes circuitos se realizem em miniautocarros.

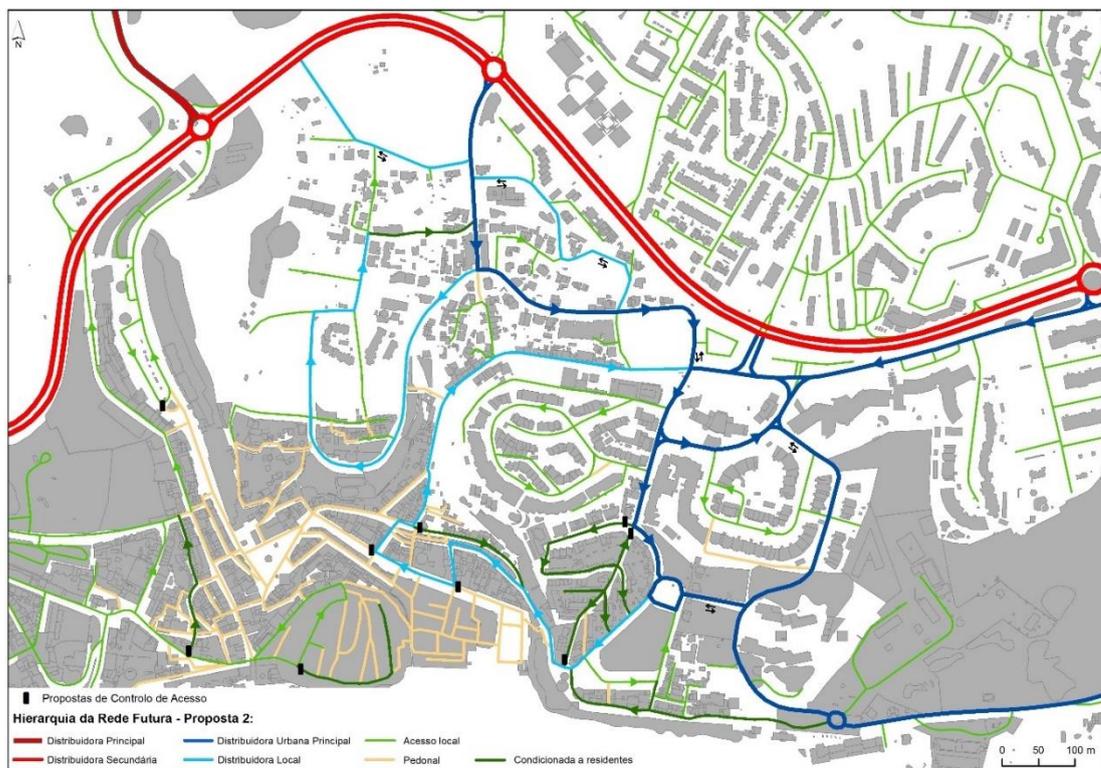
Nesta situação propõe-se a realocização da paragem atualmente existente na Rua Alves Correia para a Avenida 25 de Abril, junto ao parque de estacionamento P5, ou no local da atual praça de táxis, que deverá ser retirada desta localização. Apesar desta hipótese ter a vantagem de facilitar o acesso de pessoas com mobilidade condicionada à baixa da cidade, recomenda-se a alteração dos circuitos do Giro no sentido de deixarem de circular na Rua Movimento das Forças Armadas nos dois sentidos.

Em alternativa, poderá alterar-se os percursos das carreiras de TPCR de passageiros, passando estes a servir exclusivamente a zona do Pau da Bandeira, o que poderá ser uma condicionante para as pessoas com mobilidade condicionada, incluindo população idosa (com maior dificuldade em se deslocar a pé). Neste caso, deverá assegurar-se que a generalidade das carreiras de TP urbano passem a efetuar paragem na Avenida da Liberdade (acesso alternativo à baixa da cidade para a população com maiores dificuldades de mobilidade).

Hipótese 2 – Sentido único (ascendente)

Na Hipótese 2 propõe-se que a Rua do Movimento das Forças Armadas passe a ter apenas o sentido de circulação ascendente onde atualmente tem os dois sentidos de circulação (disponibilizando mais espaço para a circulação pedonal) e que o troço final (onde atualmente tem o sentido descendente) passe a ter trânsito proibido e a ser exclusivamente pedonal.

FIGURA 2.15 – ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO (HIPÓTESE 2)



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira, 2017

A esta hipótese está também igualmente associada a proposta de proibição de trânsito na continuação da Rua Alves Correia que atualmente permite o acesso à zona baixa (Avenida 25 de Abril e Parque de Estacionamento P5) através do recurso também à Rua dos Telheiros, passando este a ser efetuado

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

exclusivamente através do eixo da Rua das Telecomunicações, Rua do Bairro dos Pescadores e Rua Sacadura Cabral.

À semelhança da hipótese 1, também aqui se pressupõe a adaptação dos percursos dos transportes públicos de acordo com as propostas alternativas referidas na Hipótese anterior.

Esta solução tem a desvantagem que os residentes para aceder às suas habitações, têm de efetuar o acesso pela zona do Pau da Bandeira, acrescentando o número de veículos em circulação nesta zona e na Baixa de Albufeira. Será ainda colocado um controle de acesso na Rua Gil Eanes que passará também a ter a circulação condicionada a residentes e que permitirá desincentivar a procura de estacionamento que se verifica com maior intensidade no verão.

Rua das Telecomunicações, Rua Manuel Bentes Júnior e Rua do Bairro dos Pescadores

Tal como referido relativamente às propostas para a Rua do Movimento das Forças Armadas, estas propostas têm como objetivo principal criar melhores condições para a circulação pedonal neste eixo de ligação entre a zona alta e a zona baixa do Centro Histórico, dado que atualmente o espaço dedicado a este modo é bastante reduzido para os fluxos pedonais existentes (o eixo principal de circulação pedonal de ligação da zona alta à zona baixa incluirá assim a Rua das Telecomunicações e a Rua do Bairro dos Pescadores, circuito mais direto para a realização das deslocações em modos suaves).

Nesta proposta preconiza-se que a totalidade da **Rua das Telecomunicações** passe a ter apenas o **sentido único de circulação descendente** (o que já sucede entre a Rua do Município e a Rua Pedro Álvares Cabral) que, em articulação com a Rua Manuel Bentes Júnior, assegurará o percurso descendente em direção à zona baixa e ao Parque de Estacionamento P1. O percurso ascendente passará a ser assegurado pela Travessa do Oceano e Rua do Oceano.

A intervenção programada para o Bairro dos Pescadores visa a criação de uma zona de coexistência que privilegie o modo pedonal já que este arruamento é uma das principais artérias de ligação à baixa de Albufeira (zona das praias), com um volume de peões significativo (em especial no período de Verão). Esta solução pode ser concretizada de imediato, independentemente da implementação do sistema de controle de acessos sugerido no ponto 2.3.4 do presente documento. Importa, contudo, frisar que a implementação do sistema de controlo de acessos desincentiva o abuso na circulação automóvel e a procura de estacionamento ilegal. Note-se ainda que a existência de um sistema de controle de acessos não impede o acesso ao estabelecimento hoteleiro ali localizado, já que o mesmo pode ser controlado remotamente.

Hipótese 1

Propõe-se que a Rua do Bairro dos Pescadores passe a ser de acesso condicionado a residentes, privilegiando a circulação pedonal. Serão implementados controles de acesso, a meio do arruamento, de forma a que no troço superior deste arruamento apenas se efetue circulação automóvel no sentido ascendente, enquanto que no troço inferior do arruamento apenas será permitida a circulação no sentido descendente.

A Rua Gil Eanes passará a ser de sentido único conforme se apresenta na Figura 2.14, passando a ser uma zona de coexistência entre a circulação automóvel e a circulação pedonal.

O percurso de saída do Parque de Estacionamento P1 passará a ser efetuado pela Rua José Vasconcelos e Sá (que passará, assim, a ter o sentido de circulação ascendente).

Hipótese 2 – Sentido único (ascendente) na Rua Bairro dos Pescadores

Nesta hipótese, que se apresenta na Figura 2.15 a Rua do Bairros dos Pescadores terá dois controles de acesso, no início e no fim do arruamento, passando a mesma a ser de sentido único ascendente de forma a privilegiar a circulação pedonal. Nesta hipótese a Rua Gil Eanes ficará com trânsito condicionado, com sentido descendente.

Tal como na hipótese 1, também nesta solução, o percurso de saída do Parque de Estacionamento P1 passará a ser efetuado pela Rua José Vasconcelos e Sá (que passará, assim, a ter o sentido de circulação ascendente).

Rua António Aleixo

Tal como referido relativamente às anteriores propostas, as medidas perspetivadas para a Rua António Aleixo têm como objetivo principal melhorar as condições de circulação pedonal neste eixo de ligação entre a zona do Centro Cívico (Câmara, Tribunal) e a zona do Cerro Malpique, dado que atualmente a infraestrutura dedicada a este modo apresenta descontinuidades não apresentando adequadas condições de conforto e segurança.

Propõe-se assim que a Rua António Aleixo entre a Rua dos Caliços e até ao início da Rua das Telecomunicações passe a ter apenas o sentido de circulação de poente para nascente (com exceção do acesso ao parque de estacionamento que se situa no extremo nascente deste arruamento).

Adicionalmente propõe-se que seja derrubado o muro existente na Praceta do Caliços e seja dada a continuidade ao percurso pedonal e viário, estabelecendo a ligação deste arruamento à Rua de São Pedro.

Por fim, o troço da Rua António Aleixo entre a Rua dos Caliços e a Rua do Malpique deverá passar a ter apenas o sentido de circulação de nascente para poente.

2.3.3.2. Propostas de circulação Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro e envolvente (Oura)

Tal como referido relativamente às anteriores propostas, as propostas para a Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro têm como objetivo principal criar melhores condições para a circulação pedonal neste eixo, dado que atualmente o espaço dedicado a este modo é insuficiente para os fluxos pedonais existentes em algumas horas do dia/noite. Consciente desta situação o município procede ao encerramento automóvel do troço sul deste arruamento no período de verão.

Propõe-se, assim, que **o troço sul da Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro** entre a Rua Júlio Dinis e a Avenida Infante Dom Henrique / Rua José Fontana seja exclusivamente dedicado à circulação pedonal (com exceção de veículos de residentes), sendo possibilitado o seu atravessamento no eixo da Rua Almeida Garrett / Rua Alexandre Herculano (o qual deverá ser objeto de medidas de acalmia de tráfego, nomeadamente através da sobrelevação da faixa de rodagem).

De forma a minimizar a transgressão por veículos de não residentes propõe-se ainda a implementação de um sistema de controlo de acessos. Esta proposta condiciona a alteração dos sentidos de circulação no

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

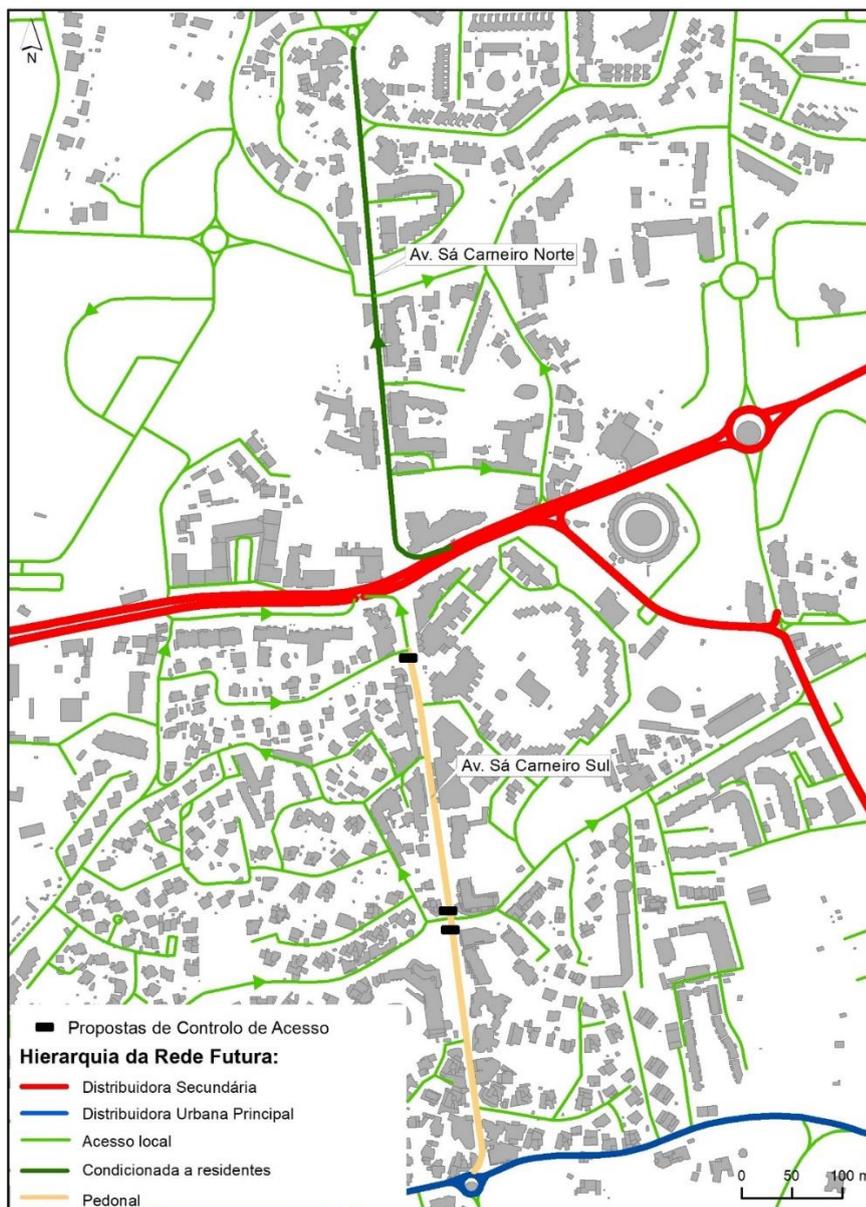
Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

troço compreendido entre a Rua Júlio Dinis e a Rua Almeida Garrett / Rua Alexandre Herculano, que deverá passar a ter o sentido ascendente (sul para norte), e no troço entre a Rua Almeida Garrett / Rua Alexandre Herculano e a Avenida Infante Dom Henrique / Rua José Fontana que deverá passar para sentido descendente (norte para sul).

De forma a dar continuidade aos movimentos da Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro, propõe-se que a Rua Júlio Dinis continue a ter sentido único, mas que este passe a ser de nascente para poente.

Relativamente o **troço norte da Avenida Francisco Sá Carneiro** (entre a Avenida dos Descobrimentos e a rotunda com a Rua Alexandre O'Neill / Rua Eugénio de Andrade), propõe-se que a mesma seja intervencionada, no sentido de potenciar as condições de circulação pedonal, sendo igualmente possibilitado o seu futuro atravessamento no eixo da Rua Mouzinho de Albuquerque (o qual deverá ser objeto de medidas de acalmia de tráfego, nomeadamente através da sobrelevação da faixa de rodagem). Neste troço considera-se que a circulação automóvel deverá ser condicionada a residentes. Tal como na parte sul, e de forma a minimizar a transgressão por veículos de não residentes (caso não seja aplicado controlo de acesso), propõe-se que o troço entre a Rua Alexandre O'Neill / Rua Eugénio de Andrade e a Rua Mouzinho de Albuquerque passe a ter o sentido descendente (norte para sul), enquanto que o troço entre a Rua Mouzinho de Albuquerque e a Avenida dos Descobrimentos tenha o sentido ascendente (sul para norte).

FIGURA 2.16 – ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO DA ENVOLVENTE À AV. DR. FRANCISCO SÁ CARNEIRO



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira, 2017

2.3.4. LO 2.3 – Implementação de um sistema de controlo de acessos

A alteração do esquema de circulação no aglomerado urbano de Albufeira prevê a limitação de circulação em alguns arruamentos exclusivamente a residentes, procurando-se desta forma evitar o atravessamento de bairros residenciais por tráfego automóvel e a utilização de arruamentos do centro histórico sem perfil para circulação automóvel, como vias de ligação local (e.g. Rua Alves Correia e Bairro dos Pescadores).

Para evitar comportamentos abusivos dos utilizadores, e face à dificuldade de fiscalização destas situações, em especial no período de maior procura turística, propõe-se a implementação de um sistema de controlo de acessos, de forma a reservar a circulação quase exclusivamente a residentes, a viaturas do município, a forças de segurança e a viaturas de emergência.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Este sistema de controlo de acessos permitirá igualmente regular e fiscalizar as operações de cargas e descargas nas áreas condicionadas, garantindo que as mesmas apenas poderão ocorrer nos períodos permitidos e nos horários estabelecidos, de forma a garantir que a duração destas operações é curta.

Este sistema de controlo de acessos condicionará o acesso de veículos automóveis ao centro histórico permitindo: (i) a melhoria das acessibilidades em modos suaves, pela restrição da circulação em alguns arruamentos; (ii) o reordenamento do estacionamento; (iii) o reforço da segurança dos peões; (iv) a redução do tráfego automóvel e conseqüentemente a melhoria da qualidade do ambiente urbano e a valorização do espaço público do centro de Albufeira; (iv) o controlo dos horários das cargas e descargas.

Existem várias possibilidades tecnológicas para o sistema de controlo de acessos, podendo ser cancelas ou pilaretes (mecânicos, hidráulicos ou elétricos), como exemplificado nas figuras seguintes, onde se apresentam duas possíveis soluções.

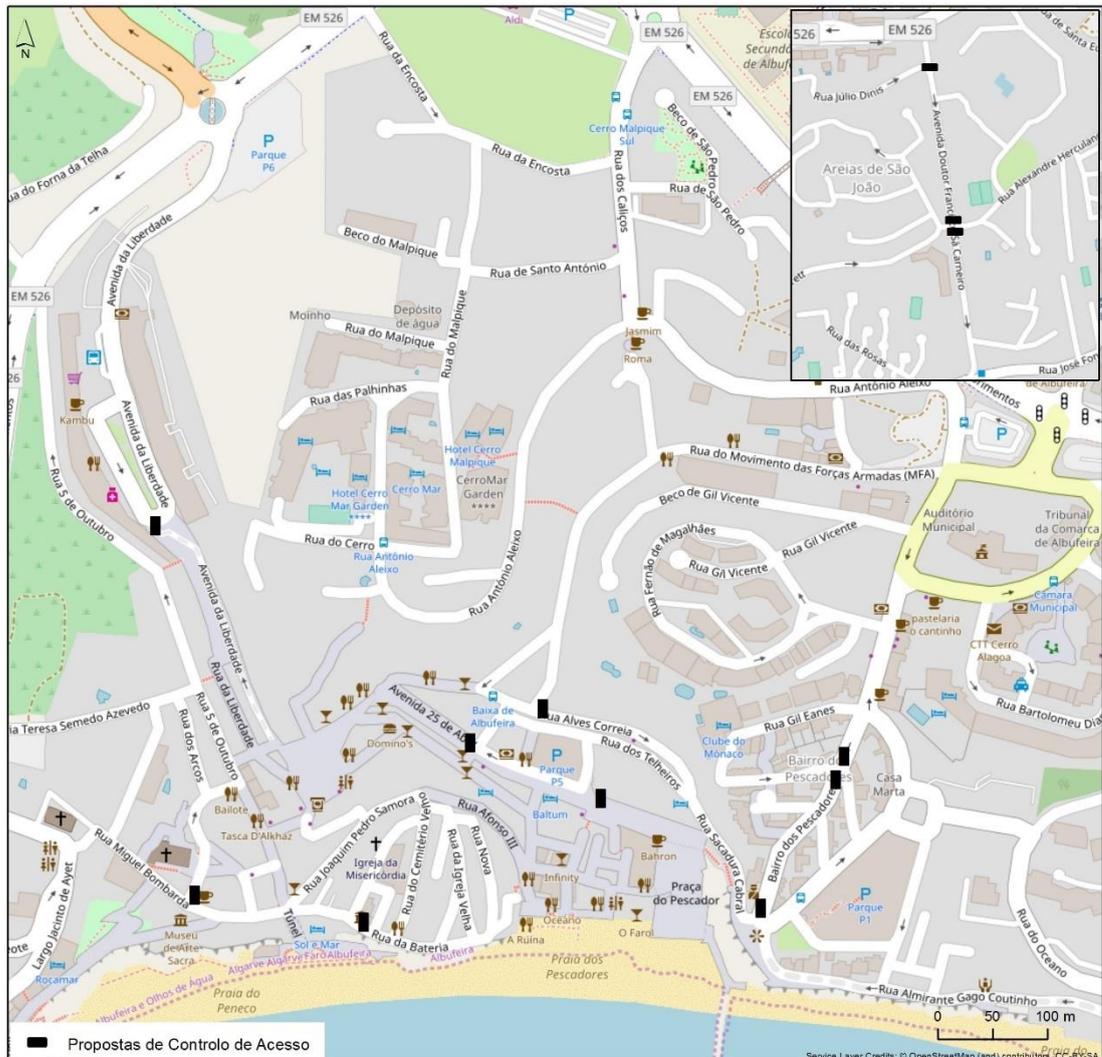
FIGURA 2.17 – EXEMPLIFICAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO DE ACESSOS À ZONA CONDICIONADA



Fonte: @figueiradesousa

Na Figura 2.18 apresentam-se as localizações propostas para a instalação de sistemas de controle de acessos.

FIGURA 2.18 – LOCALIZAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO DE ACESSOS À ZONA CONDICIONADA



Fonte: @figueiradesousa

Face às características do espaço urbano de Albufeira e às funcionalidades que se pretende para o sistema, **recomenda-se como opção mais adequada o uso de pilaretes**. Este sistema deverá ser baseado num **sistema de cartões** atribuídos aos utilizadores autorizados (residentes na área de acesso condicionado e/ou comerciantes) ou, em alternativa, através da **implementação de um sistema de reconhecimento automático de matrículas**. Ambas as hipóteses permitem a parametrização de entradas de hóspedes para estabelecimentos hoteleiros, de veículos de emergência e de veículos afetos à recolha de resíduos sólidos.

FIGURA 2.19 – ESQUEMA DE FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE CONTROLO DE ACESSOS



Recomenda-se que associado ao pilarete seja implementada uma câmara de vídeo vigilância, um semáforo e um intercomunicador que estabelecerá o contacto com uma central (que funcionará 24 horas por dia) com capacidade para acionar remotamente o controlo de acessos. No sentido de prevenir acidentes, os pilaretes poderão estar equipados com luzes verdes e vermelhas de sinalização aos automobilistas da subida e descida dos pilaretes. Adicionalmente sugere-se ainda a colocação de semáforo luminoso indicativo da permissão de avançar.

Relativamente aos **residentes** deverá ponderar-se devidamente em que situações serão atribuídos cartões, se apenas a proprietários de 1ª habitação ou, em alternativa, a todos os proprietários (sendo que caso se verifique a existência de um número elevado de 2ªs residências se poderão colocar questões de sobrecarga na via pública). No que concerne aos cartões a atribuir aos **comerciantes** os mesmos deverão ser parametrizados com um tempo de acesso limitado e apenas para o período em estas operações se encontram regulamentadas (06h00 às 10h00). O acesso a veículos especiais, tais como ambulâncias, táxis, veículos de recolha do lixo, etc. não será condicionado.

Idealmente o sistema será gerido a partir de uma central, que garante a operacionalidade durante 24h por dia, de forma a dar apoio a qualquer ocorrência. Caso esta **gestão** seja realizada **em parceria com a exploração dos parques de estacionamento existentes**, poderão ser obtidas economias de escala significativas. Em alternativa propõe-se que fique localizado na Polícia Municipal ou no Centro de Micrologística Urbana salvaguardando-se a necessidade que funcione 24 horas/ dia.

Propõe-se que o cartão de acesso tenha um preço simbólico, que permita pagar os custos de emissão (4€) e reduzir custos operacionais do sistema. O cartão terá que ser renovado todos os anos e caso seja extraviado a emissão de um novo cartão terá um custo que se propõe possa rondar entre os 6€ e os 10€.

O cartão/ matrícula deverá estar associado(a) a uma morada e não a um veículo, permitindo que os moradores possam entrar com veículos diferentes. O sistema deverá funcionar com controlo "Anti Pass-Back", ou seja, nenhum veículo poderá entrar com um cartão no qual não tenha sido registada previamente uma saída.

No que concerne às **operações de cargas e descargas**, e caso estas excedam o período definido deverão pagar uma multa no sentido de desincentivar situações semelhantes. O cartão de acesso a distribuir a comerciantes e estabelecimentos hoteleiros deverá ser parametrizado para apenas acionar os pilaretes nos períodos horários em que estas operações são autorizadas e apenas durante o tempo máximo estipulado para a sua realização. Caso existam situações abusivas que gerem o pagamento de multas os cartões deverão ser bloqueados até que seja regularizado o pagamento da coima.

Adicionalmente, deverá existir fiscalização do estacionamento e das operações de cargas e descargas em toda a área central da cidade (incluindo as áreas abrangidas pelo controlo de acessos) e que fiscalize igualmente residentes que estacionem ilegalmente.

2.3.5. LO 2.4. – Implementar medidas de acalmia de tráfego nas áreas de vocação pedonal e nas imediações de polos atratores/geradores de deslocações

Esta linha de orientação visa contribuir para a redução do tráfego rodoviário e respetivas velocidades de circulação nas áreas de vocação pedonal e nas imediações de polos atratores/geradores de viagens e ainda contribuir para:

- Promover a requalificação do espaço público através da reafectação dos espaços de circulação dos diferentes modos de transporte, valorizando os espaços destinados aos modos suaves;
- Melhorar as condições de segurança para os utilizadores do espaço, em particular para os peões;
- Melhorar a qualidade do ambiente urbano pela redução de emissões poluentes associadas ao tráfego motorizado e pela redução dos níveis de ruído.

Simultaneamente, algumas destas medidas contribuem ainda para a redução da sinistralidade rodoviária, estando esta Linha de Orientação intimamente relacionada com a L.O. 2.5.. Note-se que a maioria destas medidas se encontram integradas em ações de outras linhas de orientação, encontrando-se no presente capítulo a sistematização das mesmas.

2.3.5.1. Tipologia de Medidas a implementar

Atendendo aos resultados que se pretendem alcançar com a implementação destas medidas de acalmia de tráfego, apresentam-se seguidamente as tipologias de medidas que se consideram mais adequadas para os vários ambientes urbanos a intervir e/ou para os problemas a mitigar. Estas medidas variam em função do grau de prioridade que se pretende dar aos modos suaves e aos modos motorizados.

Criação de zonas de coexistência.

Correspondem a zonas concebidas para serem utilizadas de forma partilhada por peões e veículos, dando prioridade ao peão e outros modos suaves de deslocação face aos modos motorizados, sendo que em caso de acidente os veículos motorizados são considerados por defeito culpados.

Na conceção das zonas de coexistência devem observar-se as regras fundamentais de desenho urbano na via pública e os princípios de desenho inclusivo, considerando as necessidades dos utilizadores vulneráveis, inclusive com a definição de uma plataforma única onde não existam separações físicas de nível entre os espaços destinados aos diferentes modos de deslocação.

A velocidade máxima nas zonas de coexistência é de 20 km/h para qualquer categoria de veículo e os condutores devem moderar a velocidade na aproximação às mesmas.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

A implementação destas zonas está intimamente relacionada com a importância de proteção do peão e promoção da função social dos arruamentos urbanos, onde não se pretenda ou possa interditar a circulação automóvel por completo.

FIGURA 2.20 – EXEMPLOS DE ZONAS DE COEXISTÊNCIA



Fonte: Gazeta das Caldas



Fonte: bragaciclavel.pt

Criação de zonas 30

Estas zonas correspondem a vias ou troços de via onde a velocidade máxima de circulação é limitada a 30 km/hora e que se distinguem das zonas envolventes pela cor diferenciada do pavimento, ou pela tipologia de pavimento, cujas características obrigam a menores velocidades.

À semelhança das zonas de coexistência, a implementação destas zonas visa a proteção dos peões e ciclistas e a alteração progressiva do comportamento dos condutores, induzindo uma condução mais segura, menos ruidosa e menos poluente e uma utilização mais equitativa do espaço público.

FIGURA 2.21 – EXEMPLOS DE ZONA 30



Fonte:

<https://mobilidadepinheiros.wordpress.com/category/>



Fonte:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fietsstrook_Herenweg

Recomendam-se como princípios a ter em consideração no desenho urbano destas zonas:

- Adequação dos espaços destinados à circulação pedonal e ciclável em função dos fluxos registados, tendo igualmente em atenção, no seu dimensionamento, as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida;
- Redução dos espaços destinados à circulação de veículos motorizados, assegurando, contudo, o espaço necessário à movimentação dos veículos;
- Desenho urbano desencorajador das velocidades de circulação de veículos motorizados e que promova a segurança de circulação dos modos suaves;
- Adequada seleção de materiais, tais como utilização de pavimentos diferenciados, colocação de mobiliário urbano, elementos arbóreos, entre outros;
- O início e fim destas zonas deve encontrar-se bem sinalizada de forma a permitir aos condutores perceber facilmente a alteração do ambiente rodoviário.

Colocação de Elementos Físicos

Os elementos físicos a utilizar na implementação de medidas de acalmia de tráfego correspondem a alterações físicas à geometria das vias, tendo como objetivo principal reduzir a velocidade praticada pelos veículos motorizados e correspondem a deflexões verticais e horizontais. Estes elementos podem ser concretizados isoladamente ou em articulação com outros elementos de desenho urbano que induzam a redução de velocidades, tais como: colocação de pavimentos diferenciados, colocação de mobiliário urbano, colocação de elementos de vegetação.

As **deflexões verticais** são dispositivos que permitem alterar o alinhamento vertical do espaço de circulação e que correspondem a lombas, plataformas elevadas (e.g. passadeiras sobrelevadas), bandas sonoras ou cromáticas. Podem ser colocadas de forma isolada ou em grupo, espaçadas entre si com uma distância que varia em função da velocidade pretendida no local. Assim, as distâncias entre lombas podem variar entre os 35 e os 85 metros, de modo a obter um perfil de velocidades razoavelmente uniforme nesse local e assim evitar acelerações exageradas. São elementos a incorporar, caso necessário, nas zonas de coexistência.

De referir que a colocação destes elementos deve efetuar-se a uma distância mínima de 50 metros das entradas dos cruzamentos para que não perturbem o funcionamento dos mesmos, não sendo aconselhável o recurso a esta tipologia de elementos em arruamentos onde circulem serviços de transporte público coletivo rodoviário.

FIGURA 2.22 – EXEMPLOS DE DEFLEXÕES VERTICAIS



Fonte: @figueiradesousa (2014)



Fonte: Coleção de brochuras técnicas/temáticas, T (2011)

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização



Fonte: *National Association of City Transportation Officials*



Fonte: www.saferfoads.com.au

As **deflexões horizontais** são medidas que promovem a alteração do alinhamento horizontal do espaço e que obrigam os veículos motorizados a desviar a sua trajetória. Podem ser conseguidas através de várias tipologias de intervenção: (i) alteração do alinhamento do arruamento através da criação de gincana; (ii) estreitamento pontual, lateral ou central da largura da via e; (iii) construção de rotundas.

Qualquer um destes elementos pode ser concretizado isoladamente ou incorporados em projetos de criação de zonas de 30 ou de zonas de coexistência (nomeadamente na sinalização das entradas e saídas destas zonas),

FIGURA 2.23 – EXEMPLOS DE ESTREITAMENTO CENTRAL DA VIA E DE GINCANA



Fonte: www.saferfoads.com.au



Fonte: Coleção de brochuras técnicas/temáticas, T (2011)

Equipamento semafórico de controlo de velocidade

A instalar por norma em vias distribuidoras principais e em eixos de atravessamento de localidades. Podem ainda ser implementados à entrada de zonas 30 e em vias que passam junto de equipamentos de ensino ou de áreas de vocação pedonal. (Figura 2.24).

FIGURA 2.24 – EXEMPLO DE EQUIPAMENTO DE CONTROLO DE VELOCIDADE



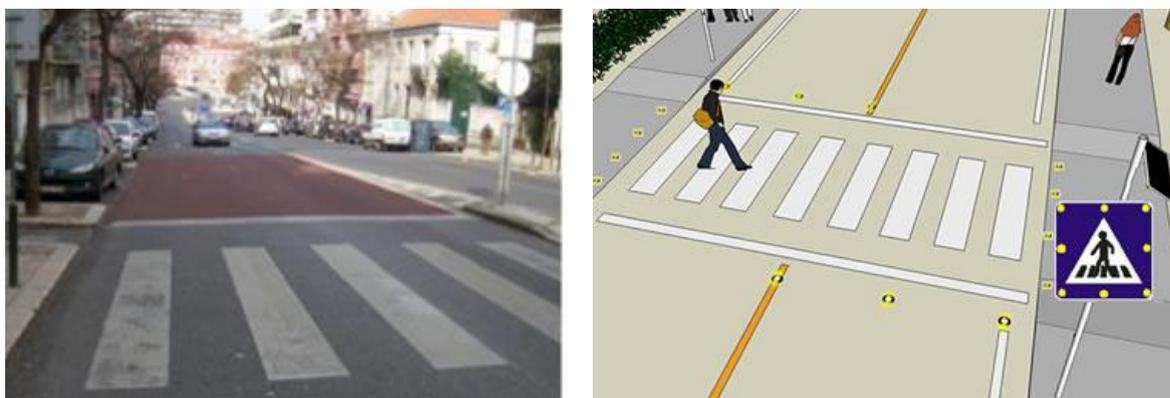
Fonte: <http://www.almeirinese.com/2015/07/02/azeitada-e-benfica-com-semaforos-de-controlo-de-velocidade/>

Fonte: <http://forum.autohoje.com/road-book/18619-peripecias-e-relatos-rodoviaros-em-coimbra-281.html>

Elementos semióticos indicativos da aproximação de travessias,

Estes elementos podem ser, por exemplo, diferenciação de cor nos pavimentos e sinalização vertical informativa da presença de peões ou marcação das travessias pedonais por luzes LED embutidas no pavimento (Figura 2.25).

FIGURA 2.25 – EXEMPLO DE ELEMENTOS SEMIÓTICOS DE APROXIMAÇÃO DE TRAVESSIAS



Fonte: www.saferfoads.com.au

2.3.5.2. Locais de implementação das medidas de acalmia de tráfego

Ainda como medidas para a melhoria do desempenho da rede rodoviária e, simultaneamente para a redução dos índices de sinistralidade rodoviária, sugere-se a implementação de medidas de acalmia de tráfego em algumas vias de rede rodoviária, em especial no atravessamento de aglomerados urbanos e ainda nas imediações de polos geradores/attractores de viagens.

As propostas desenvolvidas incidem sobre soluções tipo, que se considera deverem ser concretizadas nas vias identificadas seguidamente:

- **Relocalização do equipamento semafórico de controlo de velocidade (pré-sinalização do semáforo) existente na entrada Nascente do aglomerado urbano de Paderne, na Rua 5 de Outubro, colocando-o junto ao entroncamento entre esta via e a Rua dos Cucos, de modo a que as velocidades se mantenham moderadas no atravessamento do mesmo. Complementarmente, deve-se ter em conta a alteração do material do pavimento e das passeadeiras, assim como a diminuição da largura da via,**

através da alteração da sinalização horizontal de forma a dar aos condutores a sensação de “estreitamento” da faixa de rodagem;

- **Colocação de sistema inteligente de transporte para controlo dos limites de velocidade** (equipamento semaforico) na Estrada das Assumadas, **entrada poente de Ferreiras**, de modo a contrariar o excesso de velocidade dos veículos provenientes do IC1. Adicionalmente, as passeadeiras existentes devem ser alvo de intervenção, sobrelevando-as e sinalizando-as devidamente (diferenciação de pavimentos, sinalização vertical e horizontal);
- **Criação de zona 30 na Rua Nossa Senhora da Guia** com o objetivo de reduzir a velocidade de circulação automóvel e garantir a segurança rodoviária, reduzindo a largura da faixa de rodagem, aumentando a largura do espaço pedonal e sobrelevando os atravessamentos pedonais.

Com estas propostas, pretende-se, de uma forma geral, obter uma redução da velocidade dos veículos para valores compatíveis com as funções que a via desempenha e com a natureza das atividades que se realizam à sua margem, tendo, essa redução da velocidade do tráfego, como finalidades últimas, o aumento da segurança e da qualidade de vida das pessoas que utilizam a via e a sua envolvente.

Para além destas propostas também nas medidas de criação e requalificação de percursos pedonais (ver ponto 2.5.7 do relatório) se integram medidas de acalmia de tráfego com vista ao aumento da segurança da circulação pedonal.

2.3.6. LO 2.5. – Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária nomeadamente dos atropelamentos

Tendo em conta o panorama de elevada sinistralidade rodoviária, extensível à generalidade do país num passado recente, foi aprovado em 2003 o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), com o principal objetivo de reduzir para metade o número de mortos e feridos graves, até 2010.

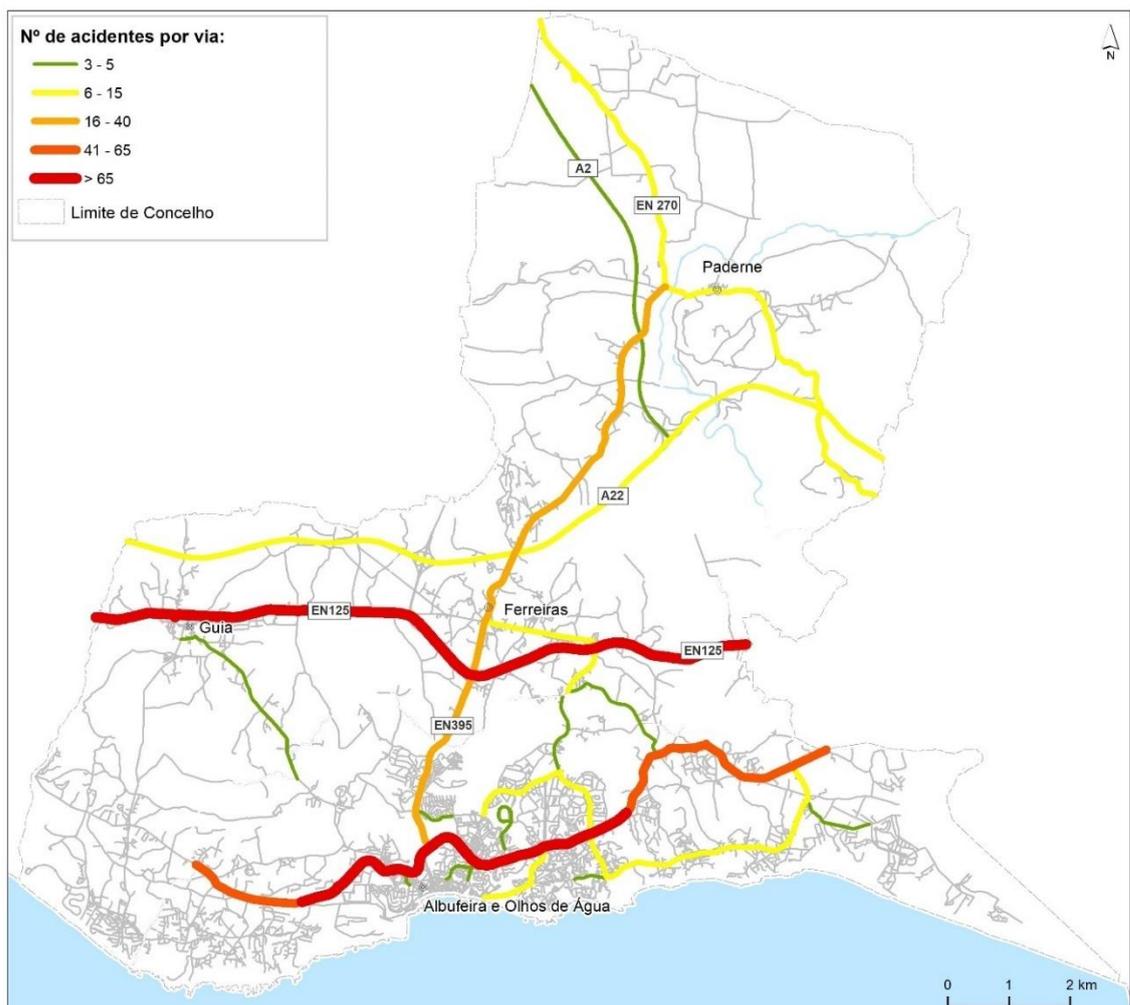
As metas propostas foram, na generalidade, atingidas e nesse sentido, foi estabelecida, em 2008, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), tendo sido definido o período de 2008-2015 como horizonte temporal para implementação desta mesma estratégia. Deste modo, a ENSR teve como principal objetivo “colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixa sinistralidade rodoviária”, de forma a reduzir o número de mortos até 2015, “62 mortos por milhão de habitantes, equivalente a uma redução de 31,9%”.

Atualmente, o Governo estabeleceu os objetivos estratégicos e operacionais até 2020, bem como um plano de ações e medidas desenhadas para atingir as metas ambiciosas traçadas no Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020), a aplicar no período 2016-2020.

Não obstante esta tendência nacional, entre 2013 e 2015 registou-se um acréscimo da sinistralidade no município de Albufeira (+39 acidentes, dos quais resultaram +7 vítimas mortais, +20 feridos graves e +72 feridos leves). Os dados apurados permitiram inferir sobre a elevada percentagem de acidentes ocorridos sobretudo em troços de estradas nacionais e arruamentos urbanos, em especial nas seguintes vias (Figura 2.26):

- EN125 em toda a sua extensão dentro do concelho;
- EN395 - Albufeira e Olhos de Água e Paderne;
- EM526 – Albufeira e Olhos de Água;
- Av. dos Descobrimentos, Av. Infante Dom Henrique, Estrada de Santa Eulália e Rua do Município - Albufeira e Olhos de Água;
- Av. 12 de julho, em Ferreiras.

FIGURA 2.26 – VIAS DE ACUMULAÇÃO DE ACIDENTES EM ALBUFEIRA (2013–2015)



Não foram assinaladas as vias em que ocorreram menos de 3 acidentes, face à pouca relevância no período temporal representado (2013-2015)

Fonte: ANSR, 2013 - 2015

O estado de conservação de algumas destas vias, sobretudo as estradas nacionais, é um dos fatores que tem vindo a contribuir para o agravamento da sinistralidade neste município. No entanto, encontra-se em curso a requalificação da EN125 (entre Olhão e Vila do Bispo) que engloba empreitadas de pavimentação, sinalização vertical e horizontal, eliminação de interseções do tipo cruzamento semaforizado e não semaforizado, através de construção de rotundas, etc., pelo que as propostas seguintes não incluem esta via.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Note-se que, através das propostas de melhoria das acessibilidades rodoviárias resultantes das L.O. 2.1 e das intervenções nas vias em aglomerados urbanos no âmbito da L.O. 2.2, perspetivam-se melhorias nos tráfegos de atravessamento, que contribuirão para a redução da ocorrência de acidentes de natureza “colisão” e “despiste”, pelo que as propostas que se seguem neste ponto têm como foco os acidentes ocorridos em arruamentos urbanos, com especial atenção aos atropelamentos (ver Quadro 2.7).

QUADRO 2.7 – ZONAS DE CONCENTRAÇÃO DE ATROPELAMENTOS EM ALBUFEIRA (2013–2015)

Via	Total de Acidentes (atropelamentos)			Total de Vítimas			Freguesia
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	
Av. dos Descobrimentos	20 (7)	29 (8)	19 (3)	21	34	22	Albufeira e Olhos de Água
Av. 12 de julho	2 (0)	5 (0)	5 (1)	2	7	6	Ferreiras
Av. Infante Dom Henrique	4 (3)	4 (1)	1 (0)	5	4	1	Albufeira e Olhos de Água
Estrada de Santa Eulália	5 (1)	2 (0)	2 (0)	5	3	3	Albufeira e Olhos de Água
Rua do Município	3 (1)	5 (5)	4 (0)	3	5	4	Albufeira e Olhos de Água
Rua de Dumferline	4 (1)	-	2 (1)	4	-	2	Albufeira e Olhos de Água

Fonte: @figueiradesousa

2.3.6.1. Propostas de intervenção para as vias onde se registam maiores índices de sinistralidade

A correta identificação de medidas adequadas ao reforço da segurança na rede rodoviária torna necessária uma análise cuidada das ocorrências, visando a identificação das causas dos acidentes e que, em parte, são imputáveis à via. Importa assim implementar medidas que contribuam para a redução dos índices de sinistralidade rodoviária nas vias indicadas e que passam por: (i) colocação de sinalização vertical e horizontal adequada; (ii) implementação correta de atravessamentos pedonais, devidamente sinalizados e; (iii) reabilitação de pavimento. As diferentes tipologias de medidas a implementar descrevem-se no Quadro 2.8, apresentando-se no Quadro 2.9 a sua localização e detalhes de implementação.

QUADRO 2.8 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NA VIA PARA A REDUÇÃO DOS ÍNDICES DE SINISTRALIDADE

Medida	Descrição	Exemplo
--------	-----------	---------

Medida	Descrição	Exemplo
<p>Reabilitação do Pavimento</p>	<p>Melhoria das condições do pavimento existente</p>	 <p>Fonte: www.engenhariacivil.com</p>
<p>Colocação ou Reforço da Marcação Rodoviária/ Sinalização Horizontal</p>	<p>Pintura de sinalização horizontal do tipo linhas contínuas, descontínuas, etc.</p>	 <p>Fonte: http://www.bomcondutor.pt</p>
<p>Colocação ou Reforço da Sinalização Vertical</p>	<p>Colocação, substituição ou realocização de sinais verticais de código do tipo cedência de passagem (STOP), perigo (passagem de peões, rotundas), proibição (limite de velocidade) e informação (passagem para peões) etc.</p>	 <p>Fonte: http://www.bomcondutor.pt</p>
<p>Atravessamentos Pedonais</p>		
<p>Colocação ou Relocalização de Passadeiras</p>	<p>Pintura de passadeira no pavimento</p>	 <p>Fonte: http://gruposd.pt</p>
<p>Colocação ou Relocalização de Passadeiras sobrelevadas</p>	<p>Colocação de passadeira desnivelada com possibilidade de diferenciação de material (e.g. borracha, betão pré-fabricado)</p>	 <p>Fonte: http://www.municipio.esposende.pt</p>

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Medida	Descrição	Exemplo
<p>Colocação de Luzes LED intermitentes</p>	<p>Colocação de luzes de sinalização de passadeira no pavimento (marcadores de pavimento) alimentados a energia solar</p>	 <p>Fonte: www.noticiasdecoimbra.pt</p>
<p>Instalação de Iluminação pública</p>	<p>Colocação ou reforço de candeeiros de iluminação pública ao longo da via</p>	 <p>Fonte: http://www.cunhabastos.pt</p>
<p>Colocação de deflexões verticais</p>	<p>Colocação de marcação rodoviária indutora de redução de velocidade</p>	 <p>Fonte: http://www.bomcondutor.pt</p>
<p>Colocação de passeio</p>	<p>Construção de passeios ao longo da via</p>	 <p>Fonte: http://www.cm-rpena.pt</p>

Fonte: @figueiradesousa

De notar que os acidentes rodoviários ocorridos em arruamento urbano apenas se encontram georreferenciados segundo o nome da via e, por não se saber a localização exata dos mesmos, a análise das suas causas e possíveis soluções tornam-se uma tarefa de difícil concretização. Desta forma, as

propostas incidiram, de modo global, em todo o arruamento, sugerindo pequenas retificações no tocante a empreitadas de pavimentação, sinalização, etc., que poderão estar associadas aos acidentes registados.

QUADRO 2.9 – PROPOSTAS PARA A REDUÇÃO DOS ÍNDICES DE SINISTRALIDADE NO MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA

Via	Fotografia	Intervenção
<p>Av. dos Descobrimentos</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação do pavimento; - Reforço da marcação horizontal existente (linhas contínuas e descontínuas); - Reforço da pintura de atravessamentos pedonais com luzes LED intermitentes e verticalmente sinalizados; - Colocação de sinalização vertical de aviso de rotunda acompanhado de sinal de limite de velocidade na aproximação à rotunda.
<p>Av. 12 de julho *</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação do pavimento; - Reforço da sinalização vertical de limite de velocidade; - Remarcação rodoviária: linhas contínuas, descontínuas e atravessamentos pedonais com recurso a luzes LED intermitentes; - Colocação de sinalização vertical para advertência de passeadeiras.
<p>Av. Infante Dom Henrique</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação do pavimento; - Reforço da sinalização horizontal: linhas contínuas, descontínuas, atravessamentos pedonais; - Colocação de bandas sonoras na

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Via	Fotografia	Intervenção
		<p>descida do arruamento até à rotunda de acesso ao INATEL e colocação de sinal vertical de aviso de rotunda.</p>
<p>Rua de Santa Eulália</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação do pavimento; - Remarcação rodoviária: linhas contínuas e descontínuas; - Reforço da sinalização dos atravessamentos pedonais com colocação de elementos de elementos semióticos; - Remarcação do cruzamento com a Rua Alexandre Herculano; - Ordenamento de estacionamento (reservar lugares para cargas e descargas).
<p>Rua do Município</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Colocação de sinal vertical STOP no cruzamento com a Rua Pedro Álvares Cabral, no sentido do parque de estacionamento; - Colocação de atravessamentos pedonais com diferenciação de pavimento; - Reforço de sinalização vertical de limite de velocidade; - Repintura da sinalização horizontal ao longo da via (linhas contínuas e descontínuas).

Via	Fotografia	Intervenção
Rua de Dumferline		<ul style="list-style-type: none"> - Reforço da marcação horizontal, em especial de atravessamentos pedonais com luzes LED intermitentes; - Colocação de sinal vertical de advertência de passagem de peões na curva junto ao Polidesportivo.

(*) Projeto candidatado no âmbito do PO Regional no PAMUS do Algarve, que engloba a criação de corredor pedonal e via ciclável partilhada.

Fonte: @figueiradesousa

2.3.6.2. Implementar de campanhas de sensibilização, informação e educação para a segurança rodoviária

Uma outra medida importante para a redução da sinistralidade prende-se com a realização de campanhas de sensibilização, informação e educação, dirigidas a públicos-alvo, como sejam os condutores, a população escolar e a população idosa. Note-se que a população escolar e a população idosa correspondem a escalões etários mais vulneráveis e com grande apetência para a utilização do modo pedonal.

Estas campanhas, a implementar em conjunto com as forças de segurança, as escolas, e eventualmente a AMAL, a ANSR e a Associação Portuguesa para a Segurança Infantil, deverão visar a educação para a cidadania, contribuindo para uma maior consciencialização dos condutores, dos peões e dos ciclistas, podendo assumir diversas formas: (i) presenciais nas escolas do ensino básico e secundário, nas escolas de condução ou abertas à população em geral; (ii) através da distribuição de folhetos e/ou realização de campanhas de maior dimensão, utilizando para tal a imprensa escrita e radiofónica local e regional.

Na Figura 2.27 apresentam-se exemplos de diversas campanhas de segurança rodoviária promovidas pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária passíveis de serem adaptadas à realidade do município de Albufeira.

FIGURA 2.27 – EXEMPLOS DE CAMPANHAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA



Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira
Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização



Fonte: ANSR e APSI – Associação Portuguesa de Segurança Infantil

2.4. OBJETIVO ESPECÍFICO 3 – MELHORAR A QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO, GARANTINDO NÍVEIS DE SERVIÇO ADEQUADOS ÀS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO DA POPULAÇÃO

2.4.1. Enquadramento e Linhas de Orientação

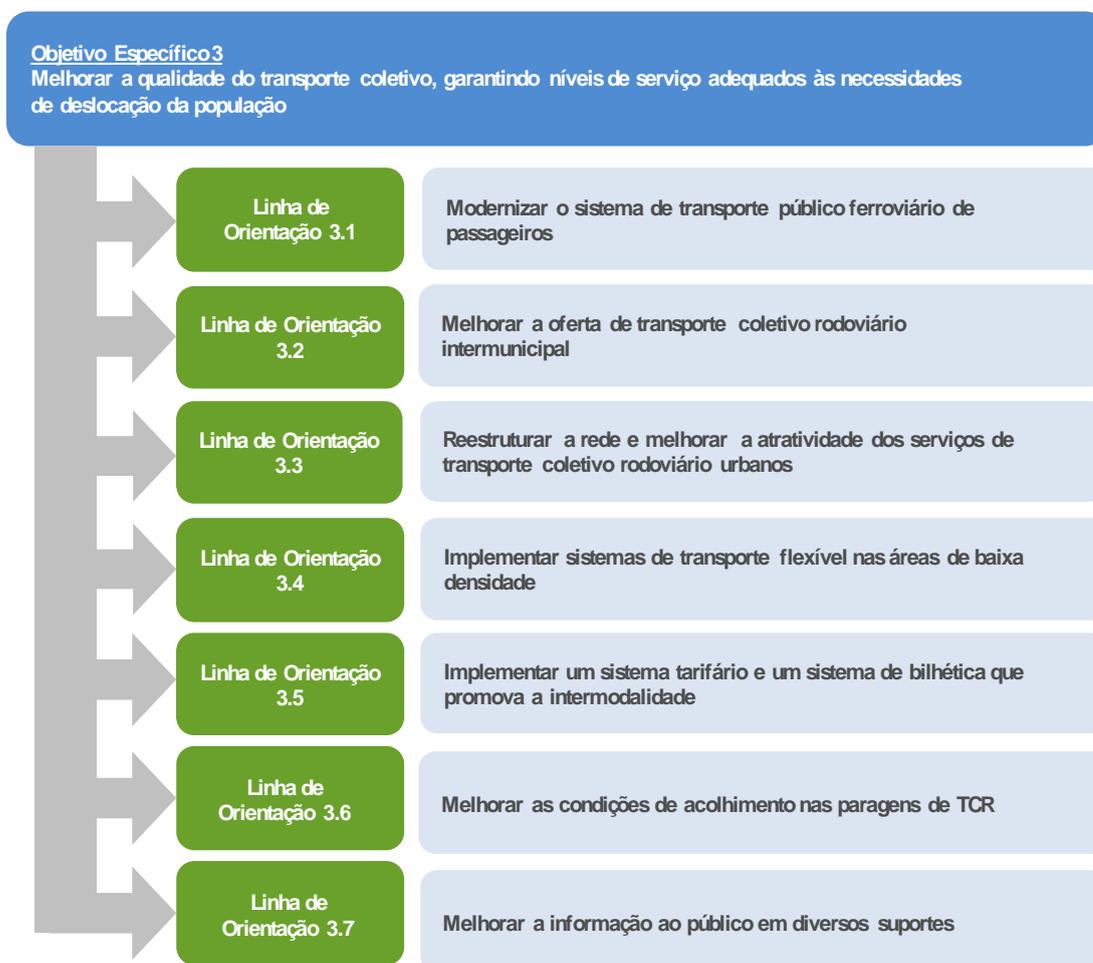
No âmbito do presente PMT considera-se que o transporte ferroviário deverá estruturar as deslocações regionais no Algarve, como tal revela-se fundamental a modernização da linha do Algarve, determinante para potenciar uma maior atratividade do modo ferroviário em todos os municípios da região e dos utilizadores com origem e destino a Albufeira.

A localização da estação de Albufeira/Ferreiras no aglomerado de Ferreiras é um constrangimento, já que é periférica face dos principais aglomerados do município, ainda que a mesma seja servida pela carreira urbana do Giro (linha Laranja) que estabelece a ligação da Estação Central de Camionagem à estação ferroviária. Esta linha, no entanto, não propicia ligações diretas à zona central de Albufeira e à zona de maior concentração de estabelecimentos hoteleiros. Outro aspeto relevante prende-se com a inexistência de serviços de TPR a partir de algumas freguesias do município para a estação ferroviária (e.g. a partir da Guia e de Paderne).

Um aspeto positivo do sistema de TP do município prende-se com a existência de 5 linhas de **transportes urbanos** – rede Giro – que cobrem toda a área central da freguesia de Albufeira e Olhos de Água, assegurando ainda a ligação à Estação Central de Camionagem de Albufeira e à estação ferroviária de Albufeira/ Ferreiras. No que concerne a esta rede verifica-se que os percursos das carreiras são muito extensos, o que penaliza os tempos de percurso e a oferta de serviços disponibilizada.

Em termos gerais, constata-se que a generalidade do território do município dispõe de cobertura regular de serviços de TCR com mais de 3 circulações/ dia, cumprindo assim os parâmetros mínimos de serviço estabelecidos pela Lei nº52/2015. Em termos de cobertura territorial e populacional não se registam diferenças significativas entre Período Escolar (PE) e Período Não Escolar (PNE), uma vez que em ambos os

FIGURA 2.29 – OBJETIVO ESPECIFICO 3 E LINHAS DE ORIENTAÇÃO



2.4.2. LO 3.1. – Modernizar o sistema de transporte público ferroviário de passageiros

O Plano Estratégico dos Transportes (PETI₃₊), publicado em 2014 contempla como investimento prioritário a modernização da Linha do Algarve, investimento que considera estratégico para o turismo nacional e que deverá permitir conectar toda a região do Algarve ao aeroporto de Faro, portos e plataformas logísticas da região, através da criação de uma ligação direta da linha do Algarve ao Aeroporto de Faro.

O PETI₃₊ define as seguintes prioridades de investimento na Linha do Algarve:

- Aumento da carga máxima entre Lagos e Tunes, de menos de 1 000 toneladas, para valores entre as 1 000 e a 1 400 toneladas;
- Eletrificação da linha do Algarve entre Lagos e Tunes e entre Olhão e Vila Real de Santo António;

- Implementação de um sistema de comunicação GSM-R (*Global System for Mobile Communications – Railway*), sistema de comunicação digital e sem fios;
- Substituição do sistema de sinalização por cantonamento telefónico local por um sistema de cantonamento automático com bloco orientável (eletrónico) no troço entre Olhão e Vila Real de Santo António.

No que concerne às medidas de otimização, refere que o projeto apresenta um elevado potencial de captação de tráfego se concretizadas algumas medidas de promoção da intermodalidade ao longo deste eixo, designadamente ao nível da melhoria das interfaces, ainda que não seja explícito se estão programadas intervenções neste domínio.

Sendo fundamental a concretização das intervenções programadas no âmbito do PETI3+ é essencial que não se negligencie a importância de concretização de algumas medidas que se elencam seguidamente:

- **Melhoria das condições de intermodalidade com o TI junto às principais estações:**

A promoção da intermodalidade entre o transporte individual e o transporte coletivo ferroviário é um aspeto fundamental para a atratividade da linha do Algarve, em especial porque algumas estações e apeadeiros têm uma localização periférica relativamente aos principais aglomerados urbanos que pretendem servir (e.g. Estações de Loulé/Quarteira, Olhão, Portimão).

Assim, considera-se importante a criação de parques de estacionamento de longa duração junto às principais estações ferroviárias de forma a criar uma cadeia modal que seja favorável à integração do transporte ferroviário e seja atrativa para os potenciais utilizadores deste modo do transporte.

- **Reforço da oferta de transporte público rodoviário**

A promoção da intermodalidade entre o transporte coletivo rodoviário e o ferroviário é fundamental para o aumento da procura neste último, devendo efetuar-se um reforço da oferta e da articulação horária entre serviços, quer através da criação de títulos de transporte intermodais que incentivem a utilização do sistema, quer através da criação de ligações rodoviárias em TCR entre as estações e os principais centros de emprego.

No caso específico de Albufeira a estação ferroviária é servida pela rede TP urbanos, contudo, na generalidade das estações e apeadeiros não existe oferta de TPR ou a oferta é insuficiente não cobrindo o horário de todos os comboios. Esta medida é especialmente relevante para as estações que se localizam na periferia dos aglomerados urbanos.

- **Melhoria da acessibilidade em modos suaves**

A melhoria do acesso às estações e apeadeiros da linha do Algarve em modos suaves (pedonal e ciclável) é igualmente um aspeto importante na promoção da intermodalidade e no aumento da atratividade do modo ferroviário, devendo as mesmas incidir sobre a seguinte tipologia de medidas:

- Criar/requalificar percursos pedonais e cicláveis;
- Criar uma rede de apoio às deslocações cicláveis, donde se destaca a proposta de colocação de parqueamentos para bicicletas junto às principais interfaces de transporte;
- Promover o transporte de bicicletas no sistema de TP, designadamente em algumas carreiras que efetuam serviço à estação e nos serviços ferroviários regionais.

- **Introdução de material circulante adaptado à tipologia de oferta da linha do Algarve**

Como já referido, encontra-se prevista a eletrificação da linha do Algarve nos troços não coincidentes com a linha do Sul, medida que deverá estar implementada no médio prazo (2022), tal como previsto no PETI3+. Esta alteração permitirá a introdução de material circulante moderno e de tração elétrica, mais adaptado à tipologia de serviço efetuada nesta linha.

A melhoria das condições de conforto proporcionadas por este material circulante é um aspeto fundamental para uma maior atratividade deste modo de transporte, sendo por isso importante que este disponha das seguintes características: climatização, acesso para pessoas com mobilidade condicionada, rede de comunicações móvel, etc.

- **Reforço da oferta de serviço ferroviário e melhoria da articulação dos serviços regionais e serviços de longo curso**

A implementação das propostas previstas no PETI 3+, ao nível da via, e dos sistemas de comunicação e sinalização permitirão criar condições para o reforço da oferta.

Ainda no que concerne à oferta deverá proceder-se à articulação dos horários entre os serviços regionais Lagos – Faro e os serviços Faro – Vila Real de Santo António por forma a permitir que o tempo de transbordo em Faro não exceda os 10 a 15 minutos, assim como a articulação entre os serviços regionais e os serviços de longo curso Alfa Pendular e Intercidades.

É igualmente importante proceder-se à cadenciação dos horários que permita aos utilizadores regulares do sistema memorizar com facilidade a oferta disponível.

- **Requalificação de estações e apeadeiros**

As estações e apeadeiros constituem-se como elementos-chave de todo o sistema ferroviário, pelo que qualquer intervenção no sistema que vise aumentar a competitividade deste modo de transporte envolve intervenções nas infraestruturas e equipamentos das estações e apeadeiros.

A estação de Albufeira-Ferreiras sofreu recentemente algumas obras de beneficiação, devendo, no entanto, as restantes estações serem intervencionadas neste sentido.

- **Reforço da sinalização rodoviária das estações e apeadeiros**

A sinalização de orientação/indicação da localização das estações e apeadeiros é um fator fundamental para a promoção das acessibilidades a estas infraestruturas pelo que se deverá colocar sinalização rodoviária de orientação nas principais vias de acesso, que torne o caminho intuitivo para potenciais utilizadores.

- **Melhorar a informação ao público**

Na generalidade das estações e apeadeiros apenas existe informação sobre os serviços ferroviários. Na maioria dos casos, os horários encontram-se colados nas paredes dos edifícios apresentando um aspeto descuidado e, em alguns casos degradados.

Para colmatar as lacunas detetadas propõe-se a colocação em todas as estações e apeadeiros de painéis com informação sobre os serviços ferroviários da linha e a oferta complementar de serviços de TCR de acesso.

Recomenda-se ainda a instalação de sistemas automáticos de informação ao público (informação sonora, monitores com horários de comboios, etc.) nas principais estações e apeadeiros.

O Município de Albufeira a par dos restantes municípios da Região deverá pressionar a Administração Central para a concretização urgente dos investimentos necessários à modernização da linha do Algarve.

Relativamente às intervenções previstas para a modernização do sistema de transportes públicos ferroviários que incidem diretamente no território do município de Albufeira, as mesmas centram-se essencialmente na melhoria da acessibilidade à estação, seja em modos suaves, TI ou TCR e na melhoria da informação ao público e da bilhética.

No Quadro 2.10 apresenta-se uma síntese das medidas a implementar no município de Albufeira no âmbito da melhoria da atratividade do transporte ferroviário de passageiros.

QUADRO 2.10 – MEDIDAS QUE VISAM INCREMENTAR A ATRATIVIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO FERROVIÁRIO EM ALBUFEIRA

Medida	Descrição
Ordenamento do estacionamento na envolvente da estação	Embora junto à estação de Albufeira-Ferreiras exista já uma bolsa de estacionamento informal e gratuita, a mesma não é dedicada para os utilizadores de transporte coletivo ferroviário. Considera-se que é importante para o aumento da atratividade do modo ferroviário que esta zona seja transformada num parque de estacionamento gratuito, mas de acesso restrito aos possuidores de título de transporte, uma vez que em alguns períodos a bolsa existente tem uma procura de 100%.
Reforço da oferta de transporte público	Reestruturar a rede e melhorar a atratividade dos serviços de transporte coletivo rodoviário urbanos, com criação de oferta direta para Paderne e ao centro de Albufeira (ver pontos 2.4.3 e 2.4.4).
Melhoria da acessibilidade em modos suaves	A melhoria das condições de circulação pedonal e ciclável prevista na LO 4.1. – Requalificar/expandir a rede ciclável (ver ponto 2.5.2) e na LO 4.5. – Requalificar/expandir a rede pedonal (ver ponto 2.5.6) permitirá uma melhor articulação entre estes modos e o modo ferroviário, destacando-se as seguintes medidas: <ul style="list-style-type: none"> • Criação de corredor ciclável partilhado da Estação de Ferreiras à Estrada da Nora; • Criação de corredor pedonal e ciclável da Estação Ferroviária às Fontainhas, pela Av. 12 de Julho; • Instalação de estacionamento fechado para bicicletas na estação ferroviária.
Melhoria da Informação ao público em diversos suportes	Disponibilizar informação referente a horários, percursos e tarifários dos serviços existentes, assim como mapa da envolvente (com rede

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Medida	Descrição
	pedonal e ciclável) e serviços de transporte complementares (TCR e táxis) – (ver ponto 2.4.8.1.) Criar uma plataforma <i>online</i> sobre o sistema de transportes de Albufeira, que poderá estar incluída no projeto já em curso pela AMAL e onde se possa aceder a toda a informação sobre as opções de transporte existentes no município (ver ponto 2.4.8.3).
Implementar um sistema tarifário e de bilhética que promova a intermodalidade	Implementar um título de transporte combinado CP + Giro (ver ponto 2.4.61.) Implementar um sistema de bilhética integrada entre o modo ferroviário e o serviço rodoviário, nomeadamente o GIRO (ver ponto 2.4.62.) Permitir a compra de bilhetes em locais fora da estação (ver ponto 2.9.3).

2.4.3. LO 3.2. – Melhorar a oferta de transporte coletivo rodoviário municipal e intermunicipal

2.4.3.1. Transporte coletivo intermunicipal

A identificação das principais ligações a potenciar ao nível do planeamento da rede de transporte coletivo rodoviário intermunicipal que serve o município de Albufeira passa por perceber de que forma a atual estrutura de rede adere à procura potencial presente no território concelhio.

Antes de mais procedeu-se à identificação e análise das zonas de maior procura de viagens entre Albufeira e os restantes concelhos do Algarve, identificando-se dois níveis distintos de procura:

- 1º nível, com mais de 1 000 viagens/dia declaradas nos dois sentidos:
 - Albufeira – Faro;
 - Albufeira – Loulé;
 - Albufeira – Silves;
- 2º nível, com entre 100 e 999 viagens diárias nos dois sentidos:
 - Albufeira – Olhão;
 - Albufeira – Portimão;
 - Albufeira – Lagoa.

Ligações de 1º nível Albufeira – Faro

Estima-se que diariamente se realizem 1 640 viagens entre Albufeira e Faro, a totalidade das quais destinam-se ou têm origem na zona urbana de Faro – Montenegro e Faro (Sé e São Pedro). Em Albufeira a maioria das viagens tem como origem ou destino a freguesia de Albufeira e Olhos de Água e a freguesia de Ferreiras.

Em termos da oferta existente, esta sustenta-se em 57 ligações rodoviárias (nos dois sentidos) em dia útil e 22 em dia de fim-de-semana, considerando-se a mesma razoável, se tivermos em conta que ainda é possível efetuar este trajeto por via ferroviária.

Atendendo a que a oferta de TCR é razoável e apresenta uma cobertura horária alargada entre as 07h05 e as 19h40, considera-se que nesta ligação é apenas de garantir a articulação entre os horários dos serviços interurbanos e os dos urbanos de Faro e Albufeira, de forma a que a utilização combinada destes dois serviços seja atrativa para os utilizadores.

Ligações de 1º nível Albufeira – Loulé

A ligação entre estes dois concelhos regista diariamente uma procura de cerca de 1 836 viagens, das quais 35% com origem/destino em Vilamoura, 23% à cidade de Loulé, 16,5% a Boliqueime e a Quarteira e cerca de 8% com origem/destino a Almancil.

Um aspeto importante prende-se com o facto de algumas zonas de maior concentração de viagens (Vilamoura e o núcleo urbano de Albufeira e mesmo os aglomerados de Loulé e Quarteira) não serem servidas diretamente por estações ferroviárias, pelo que as ligações entre estas zonas são sustentadas em serviços de transporte coletivo rodoviário.

Relativamente à oferta de TCR a mesma é, na sua maioria ligações entre Albufeira e Quarteira, Almancil e Vilamoura (mais de 30 ligações diárias nos dois sentidos). A ligação a Boliqueime apresenta apenas 8 ligações em dia útil e apenas no sentido Albufeira – Boliqueime, sendo o sentido inverso realizado nas carreiras Faro – Albufeira que efetuam paragem em Fonte de Boliqueime.

A ligação de Albufeira à cidade de Loulé apresenta uma oferta de 12 ligações diárias nos dois sentidos, propondo-se, face aos níveis de procura registados que se reforce a mesma, nomeadamente no período da manhã e da tarde.

Ligações de 1º nível Albufeira – Silves

Diariamente registam-se 1 253 viagens entre Albufeira e Silves, a maioria das quais com origem/destino às freguesias de Alcantarilha e Pera, Silves e Armação de Pera, sendo que destas, apenas Armação de Pera não servida pela linha do Algarve, podendo as ligações entre as duas sedes de concelho serem efetuadas em transporte coletivo ferroviário.

Relativamente à oferta de TCR a mesma é essencialmente entre Albufeira e Armação de Pera, com 31 ligações nos dois sentidos em dia útil e 16 em dia de fim-de-semana, considerando-se que a mesma é adequada à procura.

As ligações a São Bartolomeu de Messines (14 ligações diárias nos dois sentidos, reduzindo-se para 6 ao fim-de-semana) servem igualmente a localidade de Tunes, considerando-se que as mesmas servem a procura instalada que poderá, em Tunes, utilizar o TCF como alternativa ao transporte rodoviário.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Considera-se que as 14 ligações diárias a Silves (nos dois sentidos) são suficientes para servir a procura instalada, apresentando um período horário alargado que se inicia às 6h35 com partida de Silves e termina com a saída de Albufeira no sentido inverso às 19h30, estando vocacionada para servir fluxos essencialmente de residentes em Silves que trabalham em Albufeira.

Ligações de 2º nível Albufeira – Olhão

As ligações de 2º nível apresentam níveis de procura inferiores a 500 viagens diárias, registando-se no fluxo Albufeira – Olhão, 411 viagens diárias. No entanto esta ligação não é servida por qualquer carreira direta de TCR sendo necessário efetuar transbordo em Faro. Face à reduzida procura e à existência de serviços de TCR e de TCF que permitem efetuar esta ligação com recurso a transbordo, propõe-se a articulação dos horários da ligação Albufeira – Faro com os da ligação Faro – Olhão, de forma a minimizar os tempos de transbordo.

Ligações de 2º nível Albufeira – Portimão e Albufeira - Lagoa

Entre Portimão e Albufeira registam-se cerca de 558 viagens diárias, todas elas entre a núcleo urbano da cidade de Portimão e os núcleos urbanos de Albufeira, Olhos de Água e Ferreiras. Relativamente a Lagoa a procura diária é de 422 viagens. Em ambos os casos a maioria da procura é de residentes em Portimão e Lagoa que trabalham em Albufeira.

As ligações entre Albufeira e Portimão e lagoa são efetuadas pelas mesmas carreiras que efetuam paragem nestes dois concelhos. A oferta é de 38 ligações em dia útil nos dois sentidos e 18 em dia de fim-de-semana, considerando-se que a mesma é suficiente para suprir as necessidades de procura.

Note-se que estas ligações podem ser asseguradas por via ferroviária, sendo para tal essencial a implementação das medidas previstas no PETI3+ e que visam a eletrificação do troço da linha do Algarve entre Lagos e Tunes, o que incrementará a atratividade deste modo.

Conclui-se assim que, no que respeita às ligações intermunicipais em TCR deverão ser implementadas as seguintes medidas:

- Reforço da ligação Albufeira – cidade de Loulé, nomeadamente nos períodos de ponta da manhã e da tarde,
- Articulação dos horários das carreiras Albufeira – Faro e Faro – Olhão, de forma a reduzir os tempos de transbordos dos utilizadores que pretendem efetuar a ligação Albufeira – Olhão em transporte coletivo rodoviário.

2.4.3.2. Transporte coletivo municipal

Grande parte das ligações entre os diversos aglomerados do município de Albufeira são asseguradas por serviços de transporte coletivo rodoviário urbano (rede GIRO) para a qual se apresentam propostas de melhoria e reestruturação no ponto seguinte do presente relatório.

No entanto, sendo a rede GIRO um serviço essencialmente urbano, que se pretendem com circuitos rápidos e que liguem pontos chave do município, nomeadamente equipamentos coletivos, serviços públicos, escolas, etc., não abrange a totalidade do território municipal.

A rede GIRO e tal como referido na Fase 1 do presente estudo, não abrange os aglomerados urbanos de Paderne, Guia, Olhos de Água e Ferreiras, embora, neste último caso, se proponha o alargamento do circuito que serve a estação ferroviária de Albufeira-Ferreiras ao centro do aglomerado urbano com o mesmo nome, descrevendo-se a mesma na LO 3.3. (ver ponto 2.4.4.).

Nos restantes casos propõem-se a criação/reforço das seguintes ligações:

- Reforço da ligação Albufeira – Olhos de Água:

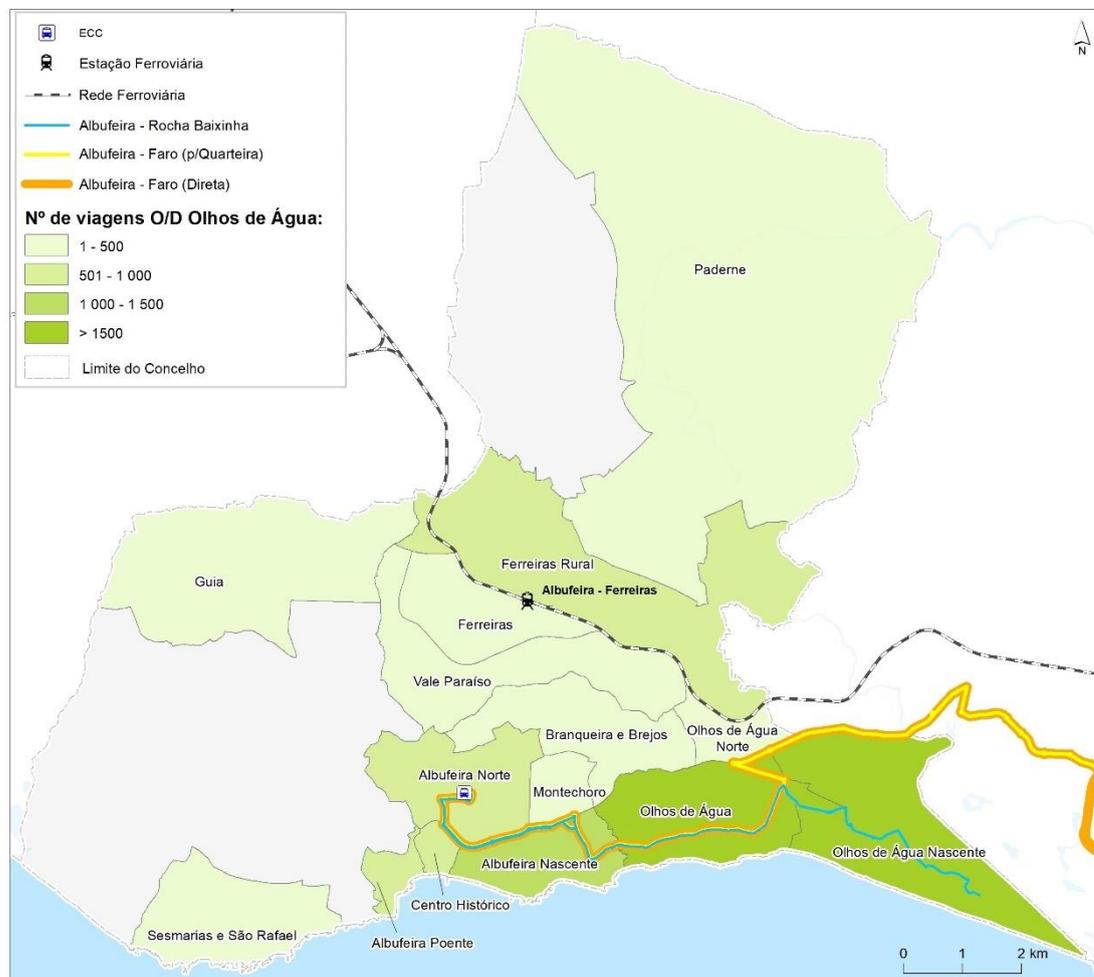
Em dia útil registam-se cerca de 59 ligações diárias nos dois sentidos entre Albufeira e Olhos de Água, existindo, no período de verão, um reforço no sentido Albufeira – Olhos de Água. Aos dias de fim-de-semana, este valor é de 30 ligações diárias nos dois sentidos. A procura total entre Olhos de Água e o núcleo urbano de Albufeira ascende às 3 500 viagens diárias. Note-se que a procura total de ligações entre Olhos de Água e o restante território do município é superior a 7 500 viagens diárias, sendo que grande parte delas, quando efetuadas por transporte coletivo obrigam a transbordo em Albufeira, pelo que se considera ser necessário o reforço das ligações, nomeadamente no período de ponta da manhã e da tarde.

Assim propõe-se o reforço da ligação Olhos de Água - Albufeira com especial incidência no período da manhã, entre as 07h00 e as 09h30 e o reforço das ligações no sentido Albufeira – Olhos de Água em ambos os períodos de ponta da manhã (07h00 – 09h00) como da tarde 16h30 – 19h00).

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

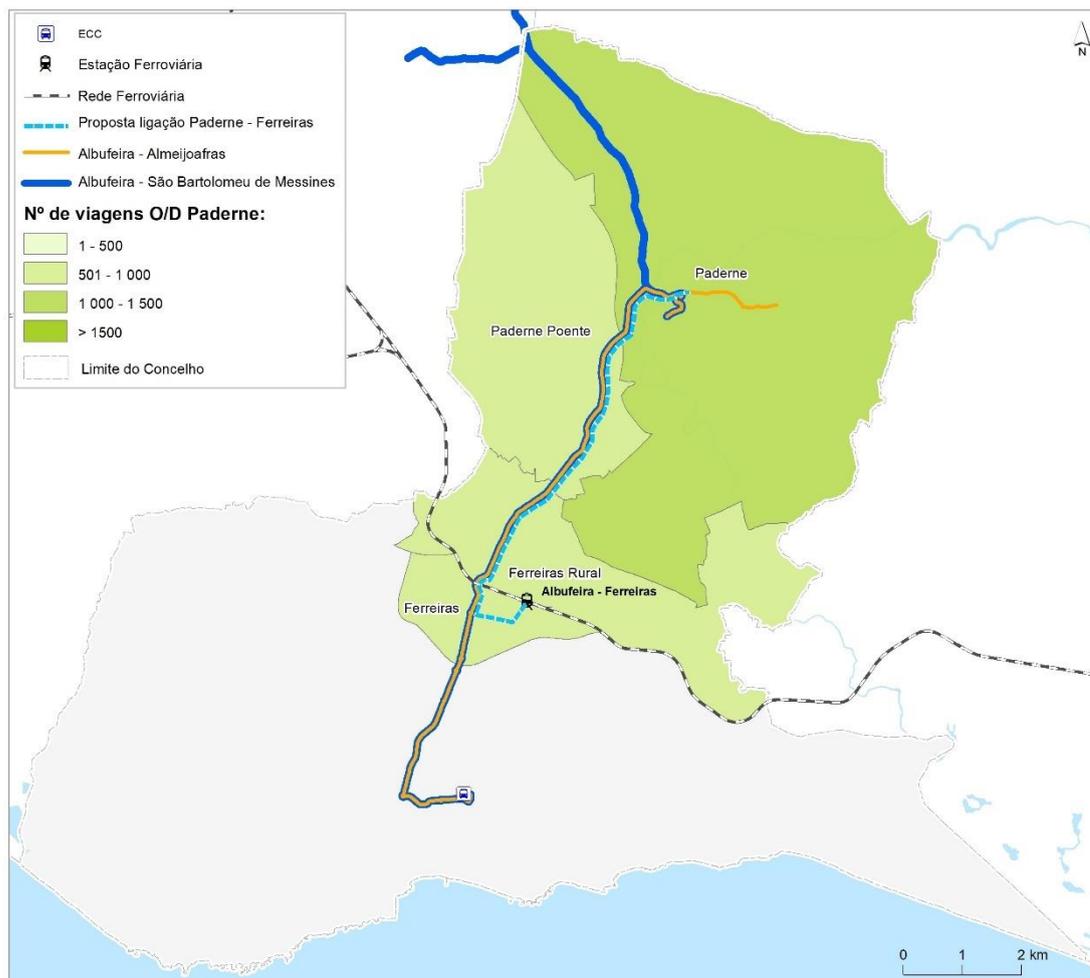
FIGURA 2.30 – PROPOSTA DE REFORÇO DA LIGAÇÃO ALBUFEIRA – OLHOS DE ÁGUA



Fonte: SIGGESC, agosto 2016 e @figueiradesousa

- Criação de ligação entre Paderne e a Estação Ferroviária de Albufeira-Ferreiras, de forma a garantir o acesso das populações daquele aglomerado urbano aos serviços de TCF e daí a todo o Algarve, já que Paderne se apresenta como a freguesia do concelho de Albufeira com maiores dependências do TI e menor nível de oferta de TCR.

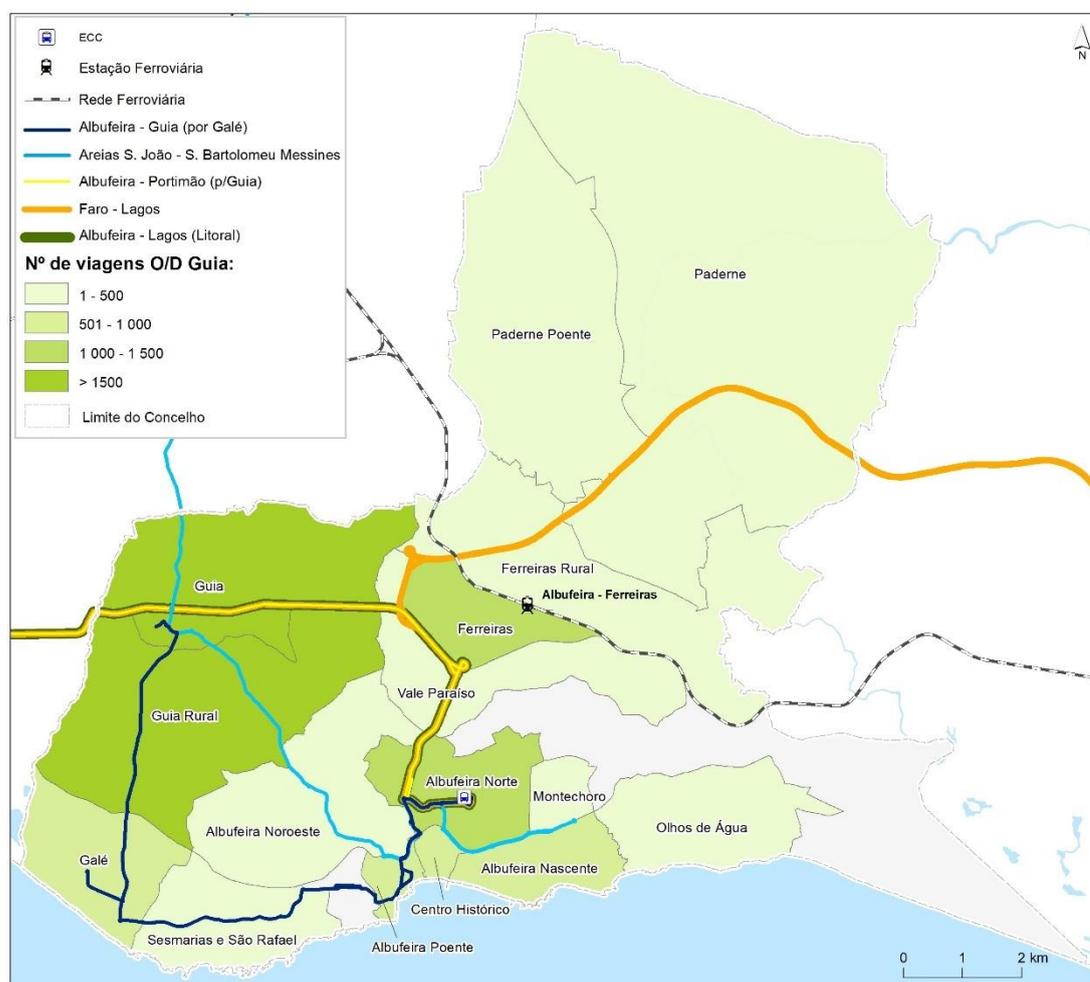
FIGURA 2.31 – PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE LIGAÇÃO EM TCR ENTRE PADERNE E FERREIRAS



Fonte: SIGGESC, agosto 2016 e @figueiradesousa

- Reforço da ligação Albufeira – Guia, que apresenta (entre a freguesia da Guia e o núcleo urbano de Albufeira) uma procura diária superior a 4 200 viagens, sendo a oferta de 31 ligações nos dois sentidos em dia útil. Tal como para Olhos de Água propõe-se o reforço das ligações entre a Guia e Albufeira nos os períodos de ponta da manhã (7h00 – 9h00) como da tarde (16h30 – 19h00).

FIGURA 2.32 – PROPOSTA DE REFORÇO DA LIGAÇÃO ALBUFEIRA – GUIA



Fonte: SIGGESC, agosto 2016 e @figueiradesousa

2.4.4. LO 3.3. - Reestruturar a rede e melhorar a atratividade dos serviços de transporte coletivo rodoviários urbanos

A atual rede urbana de transporte coletivo rodoviário de passageiros é constituída por 5 linhas (Azul, Laranja, Verde, Vermelha I e II), que asseguram ligações ao centro de Albufeira, à Zona da Marina, ao Parque de Campismo, e a Montechoro, Areias de São João, Santa Eulália e Ferreiras (de forma a servir a estação ferroviária).

Como diagnosticado na F1 do PMT de Albufeira, os circuitos das carreiras urbanas têm tempos de viagem longos e penalizadores para os utilizadores deste serviço. Uma estimativa aproximada dos tempos de percurso para os circuitos completos, não entrando em conta com possíveis constrangimentos ao nível da

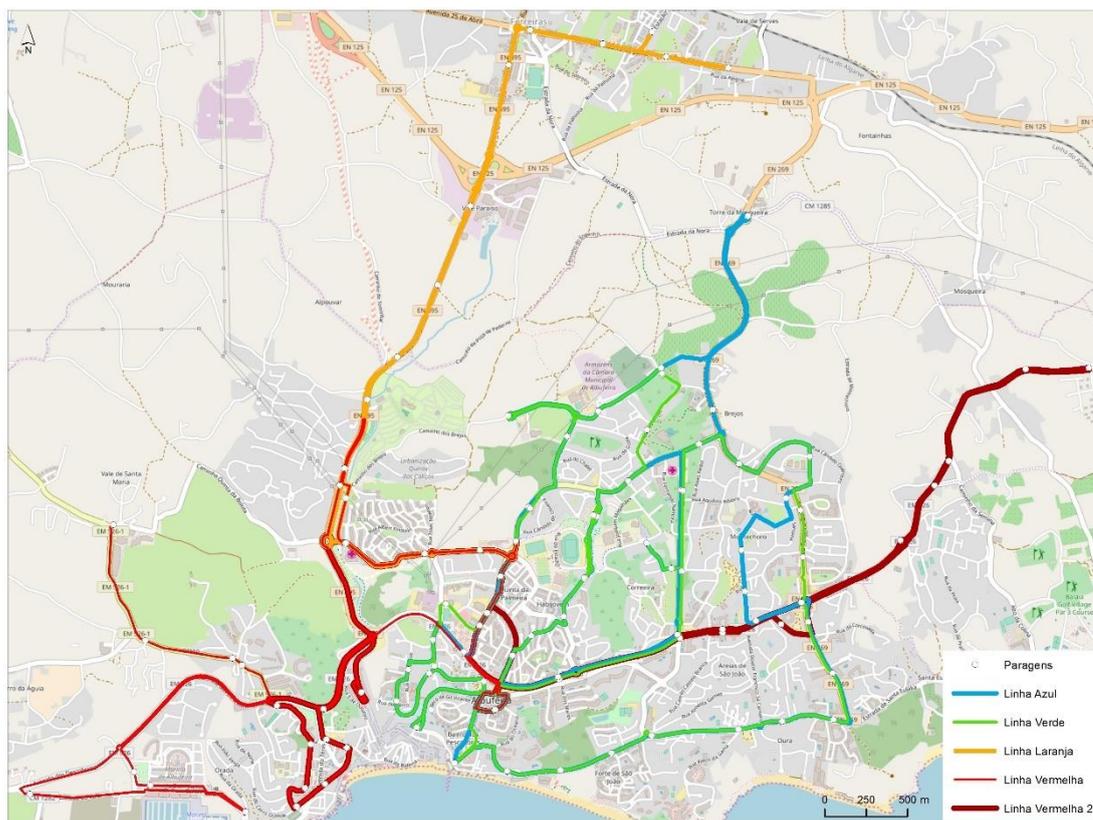
circulação, aponta 50 minutos para a Linha Azul, 45 minutos para a Linha Verde, 30 minutos para a Linha Laranja, 35 minutos para a Linha Vermelha I e 45 minutos para a Linha Vermelha II.

Verificou-se ainda a existência de disfuncionalidades em termos de cobertura da rede e oferta proporcionada, no que concerne: (i) a cobertura geográfica (e.g. apesar do serviço de TP urbano ir a Ferreiras não serve neste aglomerado a zona das escolas); (ii) à carreira que serve a estação ferroviária e que não assegura ligação direta ao centro de Albufeira implicando a realização de transbordo no terminal rodoviário; (iii) à ausência de cadenciação dos horários e à inexistência de informação em tempo real que não favorecem uma maior utilização, uma vez que é difícil para os utilizadores perceberem os tempos de espera pelos serviços.

Importa assim, redefinir os circuitos das carreiras tendo em consideração o seguinte conceito de intervenção:

- Alteração do percurso da Linha Laranja no sentido de servir os principais equipamentos coletivos de Ferreiras e estabelecer um serviço direto ao centro da cidade;
- Alteração dos circuitos das linhas Azul e Verde, que atualmente funcionam em sentido oposto, no sentido de reduzir a extensão dos mesmos e consequentemente o seu tempo de percurso;
- Alteração do percurso da Linha Vermelha 2, reduzindo o percurso e o tempo de deslocação;
- Criação de pontos de paragem e correspondência em locais chave da rede (para além do ECC de Albufeira) que permitam a realização de transbordos rápidos entre os serviços das diferentes linhas e em adequadas condições de conforto e segurança (e.g. Av. da Liberdade, Av. dos Descobrimentos, Pau da Bandeira).

FIGURA 2.33 – PERCURSO DOS CIRCUITOS URBANOS DE ALBUFEIRA



Fonte: Município de Albufeira, julho 2016

Note-se que os atuais circuitos são explorados em regime de prestação de serviços pelo operador Eva Transportes, terminando o contrato em vigor em agosto de 2020 (linha laranja) e agosto de 2019 (restantes linhas). Importa, pois, que se inicie um novo procedimento de contratualização dos serviços, o qual deverá salvaguardar a inclusão de aspetos chave para uma maior atratividade dos mesmos, designadamente:

- Introdução de veículos com as seguintes características:
 - Movidos a energias alternativas, nomeadamente nas linhas cujos itinerários sirvam as áreas mais centrais da cidade de Albufeira e a zona central da Oura;
 - Piso rebaixado de forma a facilitar o transporte de pessoas com mobilidade condicionada;
- Equipamento dos veículos com sistema de bilhética integrada, preferencialmente com soluções compatíveis com o sistema de bilhética que vier a ser adotado para a região do Algarve, de forma que se promova a existência de um sistema de bilhética único na região;
- Equipamentos dos veículos com GPS de bordo que permita a sua fácil localização e instalação de sistema de informação em tempo real.

2.4.5. LO 3.4. - Implementar serviços de transporte flexível nas áreas de baixa densidade

Como diagnosticado na Fase 1 do PMT de Albufeira e referido no enquadramento do presente capítulo (ponto 2.4.1) existem vários lugares com mais de 40 habitantes que atualmente não são servidos por oferta regular de transportes públicos ou cuja oferta é reduzida não satisfazendo as necessidades básicas de mobilidade da população.

Não tendo estes lugares massa crítica para que se realizem serviços de TCR regular recomenda-se a implementação de serviços de transporte flexível, apresentando-se seguidamente as várias possibilidades de arquitetura de um sistema desta natureza, bem como uma proposta dos circuitos a realizar.

2.4.5.1. Arquitetura funcional do sistema a implementar

Definição da tipologia de serviço a implementar

Os serviços de transporte flexíveis consistem em serviços híbridos entre os táxis partilhados e os serviços de transporte coletivo rodoviário, podendo ter percursos, paragens e horários preestabelecidos ou serem totalmente flexíveis. Possuem a vantagem de apenas se realizarem caso exista procura solicitada, ou seja, caso existam reservas para o mesmo, evitando-se assim a realização de percursos em vazio, sem que se efetue qualquer recolha de passageiros.

As características destes serviços são bastante diferenciadas em função da tipologia do sistema implementado. No Quadro 2.11 sistematizam-se as principais características operacionais das várias componentes destes sistemas.

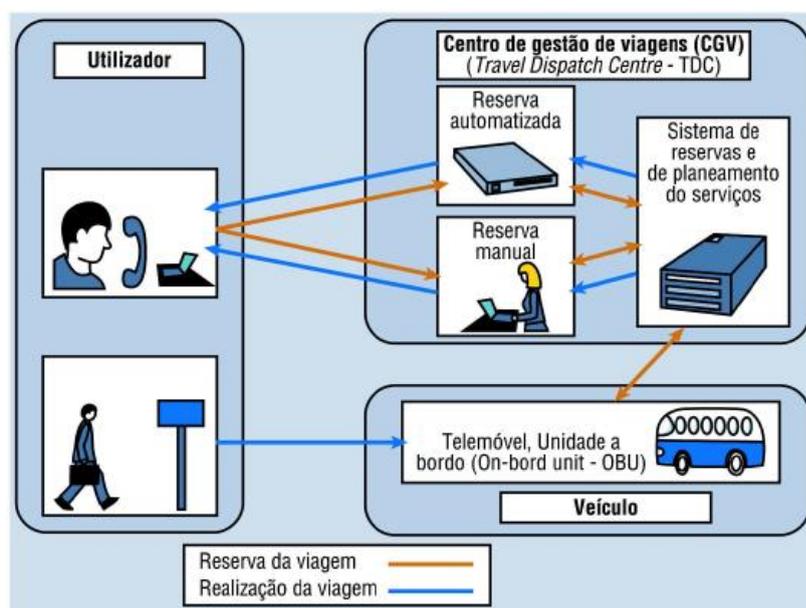
QUADRO 2.11 – CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DOS SERVIÇOS FLEXÍVEIS DE TRANSPORTE A PEDIDO

Componentes de serviço	Principais características
Percursos	<ul style="list-style-type: none"> • Fixos (pré-definidos) • Com desvios (permitem desvios no percurso para servir outras paragens definidas previamente) • Flexíveis (definidos em função das solicitações dos serviços pré-agendados)
Horários	<ul style="list-style-type: none"> • Fixos (pré-definidos) • A pedido (em função dos pedidos dos utilizadores mediante pré-reserva)
Tipologia de veículos	<ul style="list-style-type: none"> • Autocarros <i>standard</i> • Minibus • Carrinhas • Táxis
Paragens	<ul style="list-style-type: none"> • Serviços porta-a-porta sem paragens definidas (acarretam custos de exploração do sistema mais elevados) • Fixas (pré-definidas) ao longo de todo o itinerário (caso este seja fixo) ou de uma zona (itinerário variável com pontos de embarque e desembarque fixos) • Variáveis (sistemas com algumas paragens fixas ao longo de um itinerário, mas que permitem desvios para servir locais próximos)

Fonte: Adaptado de *Demand Responsive Transport Services: Towards the Flexible Mobility Agency* (2004)

A generalidade destes serviços acarreta uma marcação prévia do mesmo através de uma central, com indicação no ato de reserva da origem/destino da viagem e do horário desejado. Recebidas as várias reservas, a central planeia os serviços (percursos e horários) em função dos pedidos de transporte efetuados. Na Figura 2.34 apresenta-se um esquema exemplificativo do funcionamento de um sistema de transportes flexíveis, que permite compreender os serviços subjacentes ao seu funcionamento, bem como, de uma forma simplificada, dos recursos envolvidos.

FIGURA 2.34 – ESQUEMA GERAL DE FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTES FLEXÍVEIS



Fonte: Brochuras técnicas/temáticas, IMT/Transitec, abril 2012

Comparativamente com os serviços de transporte público coletivo rodoviário de passageiros convencionais, as suas principais vantagens prendem-se com a maior cobertura da área de serviço e com maiores níveis de segurança e conforto, já que nestas áreas rurais, relativamente despovoadas, algumas paragens encontram-se em locais isolados sem que sejam asseguradas condições de segurança e conforto aos passageiros durante a espera.

Existe uma diversidade de tipologias de serviços flexíveis, nomeadamente no que respeita às características da frota a utilizar e à configuração dos serviços associados (itinerários, lei de paragens, meios tecnológicos envolvidos, etc.).

Atendendo às características do território e aos custos de transporte associados à exploração das várias tipologias de transportes flexíveis, considera-se que o sistema a implementar deverá efetuar-se numa das seguintes modalidades:

- **Percurso e paragens pré-definidas**, que se constitui como a modalidade menos flexível, cabendo aos utilizadores a melhor adaptação possível ao serviço disponibilizado. São definidos percursos, horários e pontos de embarque/desembarque (por norma correspondente às paragens de transporte coletivo rodoviário regular), contudo, se previamente definido e caso o veículo não se encontre lotado, poderá recolher pessoas ao longo de todo o seu percurso. Nesta modalidade, a otimização do serviço depende das reservas efetuadas, pelo que, caso não existam reservas, o serviço não se realiza ou é encurtado, servindo apenas os locais para os quais existem reservas.

Esta tipologia de serviço é aplicável a áreas de média e baixa densidade, com procura regular significativa, ou seja, com um volume de viagens com origem/destino padronizado significativo.

FIGURA 2.35 – ESQUEMA DO SERVIÇO DE ROTA FIXA (LINHA VIRTUAL)

Serviço de Rota Fixa (Linha Virtual)

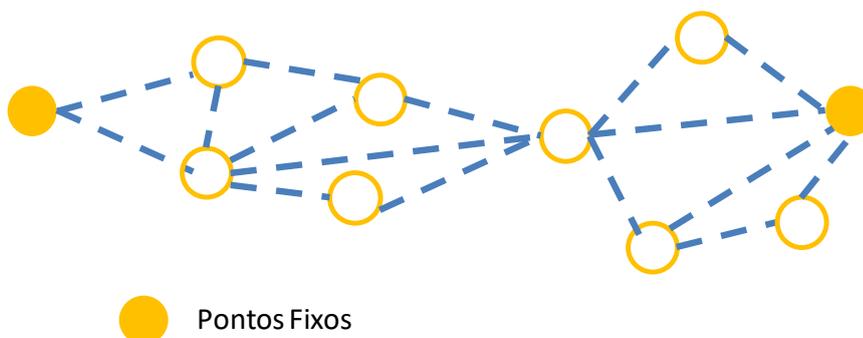


- Percursos parcialmente fixos, paragens fixas e horário predefinido por faixas horárias. Neste sistema efetua-se um percurso que deverá passar obrigatoriamente em determinadas paragens principais, sendo as restantes definidas em função da procura (linhas virtuais). Os horários possíveis são pré-estabelecidos, sendo os que realmente se efetuam dependentes da procura, ou seja, existe a possibilidade de realizar a viagem, quando solicitada.

Esta tipologia de serviço é normalmente aplicada quando se está em presença de um povoamento disperso misto, não existindo padrões fixos ou regulares de viagem, podendo as origens/destinos variar de dia para dia.

FIGURA 2.36 – ESQUEMA DO SERVIÇO DE CORREDOR (ROTA BÁSICA COM PROBABILIDADES DE DESVIO)

Serviço de Corredor (Rota Básica com probabilidade de desvios)



● Pontos Fixos

Qualquer das alternativas referidas pode ser alvo de diferentes combinações de serviços para responder da forma mais adequada possível às necessidades da população. Por exemplo, qualquer uma das alternativas pode ser adaptada a paragens flexíveis, o que significa a possibilidade de, ao longo do percurso efetuado, o veículo ir recolhendo e/ou deixando passageiros de acordo com as suas necessidades. Esta modalidade, presente, como principal desvantagem, a dificuldade no cumprimento de horários pré-estabelecidos, podendo o percurso tornar-se muito demorado.

Regra geral, quanto maior for a flexibilidade do serviço maior será a complexidade associada à sua organização e implementação, incrementando os custos de operação e exploração do sistema, e mais difícil se pode tornar o seu entendimento para os potenciais utilizadores.

Requisitos necessários para a implementação dos serviços

É importante compreender quais os requisitos necessários para a implementação das diversas opções de serviços de transportes flexíveis passíveis de serem implementadas.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Serviços muito flexíveis como os “Serviços a pedido” ou *On demand/demand responsive*, nos quais existem diversas variáveis que não se encontram pré-definidas e que se baseiam na premissa de funcionamento em que apenas operam quando solicitados, implicam a existência de um *Call Center*.

Recebida a chamada, o operador do *Call Center* identifica o utente e verifica se o pedido é compatível com a cobertura geográfica do serviço disponibilizado. De seguida, regista a marcação e associa-a ao serviço pretendido, registando sempre a atualização da capacidade do veículo afeto ao serviço.

Na maioria dos casos solicita-se ao utente um registo inicial, gerido por uma base de dados (incluindo nome, morada, número de telefone de contacto, etc.) e um planeamento prévio das viagens com alguma antecedência.

A definição da antecedência exigida para a reserva do serviço deve ser analisada de dois prismas opostos. Por um lado, a exigência de um planeamento antecipado permite prestar um serviço mais fiável, otimizando a gestão do sistema. Por outro vem diminuir o grau de flexibilização que caracteriza estes sistemas. É ainda de frisar que quanto menor for o grau de antecedência permitido para a marcação, maior é a sofisticação necessária das ferramentas informáticas necessárias para a gestão do serviço, o que incrementará os custos de operação do sistema.

Em qualquer dos casos, embora a reserva seja necessária, existindo lugares vagos aquando da partida, deverá permitir-se que estes sejam ocupados por pessoas que se apresentem nos pontos de embarque/desembarque ou ao longo do percurso. Nestes casos, a tarifa a cobrar será forçosamente mais elevada. Também as desistências deverão ser comunicadas à central de reservas, devendo nestes casos aplicar-se uma taxa de desistência, caso a mesma não seja efetuada dentro de um prazo previamente estabelecido e comunicado aos utilizados aquando do registo no sistema.

Existem vários requisitos tecnológicos para o funcionamento do sistema, designadamente:

- **Equipamento de *call center***, que envolve a existência de uma central telefónica com uma ou mais linhas para onde os utilizadores ligam para efetuar as reservas do serviço ou comunicar alterações às mesmas;
- **Equipamento e *software* de gestão de reservas e de frotas**, para organização das reservas efetuadas.

2.4.5.2. Identificação de circuitos potenciais de transporte flexível

Com o objetivo de se efetuar uma avaliação das áreas com apetência para a implementação de sistemas de transporte flexível, procurou-se identificar “áreas com fraca procura de transporte”, as quais correspondem a territórios que pelas suas características de ocupação possuem fraca capacidade de atração / geração de deslocações e onde a grande maioria das deslocações não obedecem a padrões regulares, traduzindo-se em fracas coberturas, ou mesmo na inexistência de serviços de transporte coletivo rodoviário.

Considera-se que as áreas com fraca procura de transporte correspondem a:

- Lugares sem oferta, ou seja, que atualmente não são servidos por qualquer serviço de transporte coletivo rodoviário num raio de 400 metros de uma paragem de TCR;

- Lugares com oferta de serviços inferior a 4 circulações diárias nos dois sentidos. A reduzida oferta (normalmente uma circulação no período da manhã e outro no período da tarde por sentido) obriga a longos períodos de espera no destino das viagens.

O novo Regime Jurídico dos serviços de transporte coletivo de passageiros (Lei nº15/2015, de 9 de junho), refere, na alínea a) do subponto 3 do ponto II. Cobertura Territorial, que todos os lugares com mais de 40 habitantes devem ter acesso a serviço público de transporte de passageiros flexível ou, quando a procura o justifique, a serviço público de transporte de passageiros regular, que assegure a sua conexão, direta ou através de transbordos, à sede do município respetivo e aos principais equipamentos e serviços públicos de referência de nível municipal.

Nos Quadro 2.12 e Quadro 2.13 identificam-se os lugares do município de Albufeira com mais de 40 habitantes e que apresentam défice de oferta, estimando-se a população residente nos mesmos. Pode concluir-se pela existência de algumas zonas com fraca cobertura de TCR, mais afastadas das sedes de concelho e freguesia, com uma ocupação mais dispersa e uma população mais idosa, nomeadamente na freguesia de Paderne (6 lugares sem oferta e 1 lugar com menos de 4 circulações dia) e na freguesia de Ferreiras (4 lugares sem oferta).

As freguesias de Albufeira e Olhos de Água e da Guia não possuem qualquer lugar com mais de 40 habitantes sem ligações regulares de TCR.

Note-se que não se registam alterações significativas de cobertura territorial e populacional da rede regular de transporte público do período escolar para o não escolar, sendo de assinalar apenas o acréscimo de mais um lugar com mais de 40 habitantes, na freguesia de Paderne, sem serviço de TPCR.

QUADRO 2.12 – LUGARES COM DÉFICE DE OFERTA DE TCR – PERÍODO ESCOLAR

Concelho	Nº Lugares			População Residente		
	Sem oferta	Oferta < 4 circ. Dia	Total	Sem oferta	Oferta < 4 circ. Dia	Total
Albufeira e Olhos de Água	0	0	0	0	0	0
Ferreiras	4	0	4	602	0	602
Guia	0	0	0	0	0	0
Paderne	6	1	7	551	78	629
Total	10	1	11	1 153	78	1 231

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

QUADRO 2.13 – LUGARES COM DÉFICE DE OFERTA DE TCR – PERÍODO NÃO ESCOLAR

Concelho	Nº Lugares			População Residente		
	Sem oferta	Oferta < 4 circ. Dia	Total	Sem oferta	Oferta < 4 circ. Dia	Total
Albufeira e Olhos de Água	0	0	0	0	0	0

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

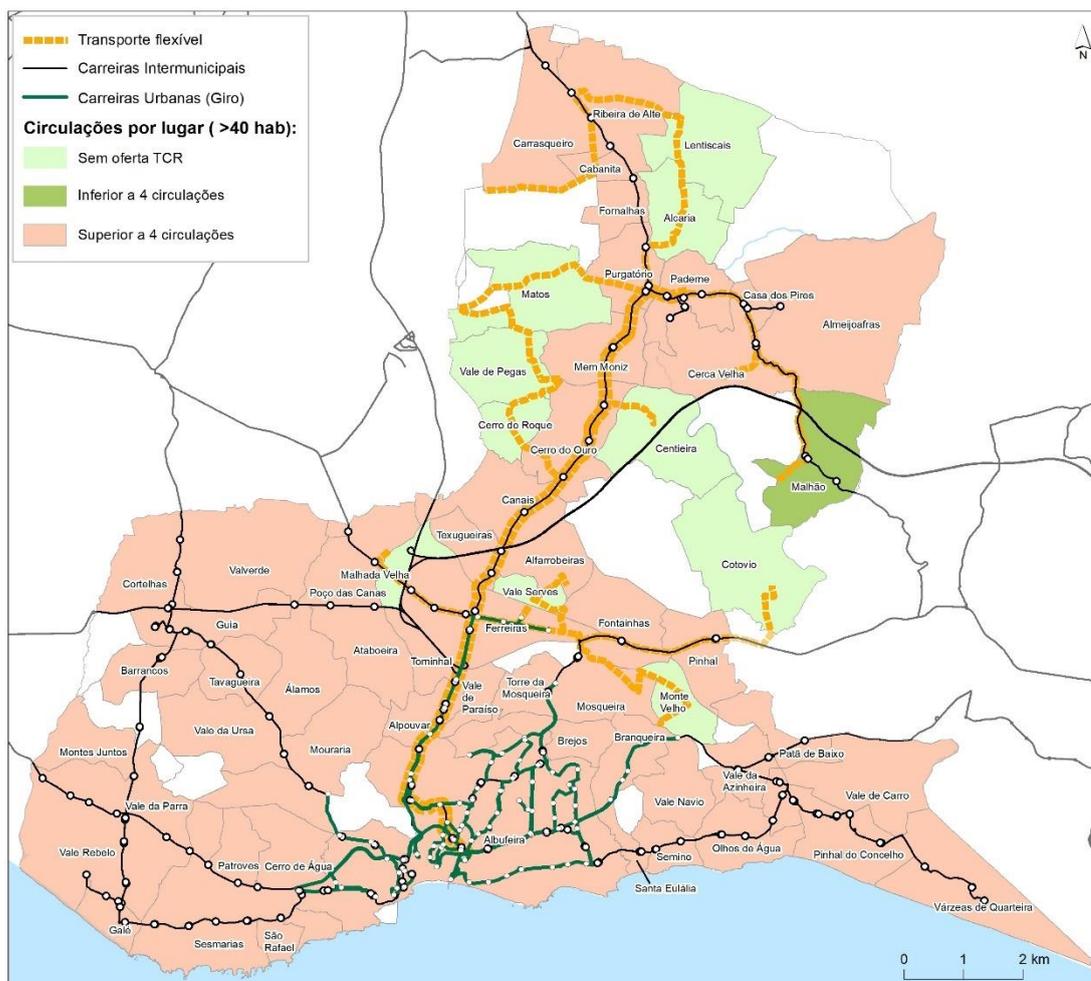
Concelho	Nº Lugares			População Residente		
	Sem oferta	Oferta < 4 circ. Dia	Total	Sem oferta	Oferta < 4 circ. Dia	Total
Ferreiras	4	0	4	602	0	602
Guia	0	0	0	0	0	0
Paderne	7	0	7	629	0	629
Total	11	0	11	1 231	0	1 231

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

Atualmente, a junta de freguesia de Paderne efetua já 3 serviços semanais de transporte entre a sede de freguesia e as zonas rurais e de baixa densidade da mesma, efetuando ainda percursos semanais de transporte de residentes para a fisioterapia em Albufeira.

Com base na informação existente, e nos serviços já implementados, representa-se, na Figura 2.37, os circuitos de serviços de transporte flexível propostos no período escolar e não escolar, os quais deverão servir os lugares de Alcaria, Centieira, Cerro do Roque, Lentiscais, Malhão, Matos e Vale de Pegas na freguesia de Paderne e Cotovio, Malhada Velha, Monte Velho e Vale Serves na freguesia de Ferreira, ligando os cerca de 1 200 habitantes destes lugares às respetivas sedes de freguesia e à sede de concelho.

FIGURA 2.37 – PROPOSTA DE CIRCUITOS DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE FLEXÍVEL NO MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA



Fonte: SIGGESC, agosto 2016, Junta de Freguesia de Paderne, março 2017 e @figueiradesousa

Assim, e tendo por base os circuitos já realizados pela junta de freguesia de Paderne, propõe-se o reforço/alargamento territorial destes e a criação de dois outros, a saber:

- **Circuito Sul de Paderne**, que liga a sede de freguesia à sede de concelho e que deverá ter paragens fixas e horários pré-definidos nos lugares de Purgatório, Mem Moniz, Cerro do Ouro, Canais, Texugueiras, Ferreiras, Vale de Paraíso e Alpouvar. Em Albufeira este circuito deverá efetuar paragens no Centro de Saúde e junto à Câmara Municipal;
- **Circuito Nascente de Paderne**, com paragens fixas e horários pré-definidos nos lugares de Cerca Velha, Centieiras e Malhão. Este circuito deverá estar articulado, em termos de horários, com o circuito Sul descrito anteriormente, de forma a permitir o acesso dos residentes destes lugares à sede de concelho, com transbordo na sede de freguesia;
- **Circuito Norte e Poente de Paderne**, que deverá, tal como o anterior, articular-se com o circuito Sul. Este serviço deverá ter paragens fixas e horários pré-definidos nos lugares de Alcaria, Lentiscais, Ribeira de Alte, Carrasqueiro, Matos, Vale de Pegas e Cerro do Roque. Note-se que este é o percurso de maior extensão pelo que a tolerância dos horários, ou seja, a faixa temporal de passagem por um

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

determinado lugar, terá de ser escrupulosamente cumprida, de forma a não provocar atrasos significativos;

- **Circuito Nascente de Ferreiras**, que visa ligar esta sede de freguesia aos lugares de Vale Serves, Fontainhas, Pinhal, Monte Velho e Cotovio. O serviço a implementar deverá ter paragens fixas ao longo do eixo Ferreiras – Pinhal, devendo posteriormente estudar-se a forma de chegar a Cotovio e Monte Velho, se num único serviço, se em dois serviços, se alternadamente ou através de táxis que efetuariam as ligações entre estes dois lugares e Pinhal, quando houvesse procura e reservas, de forma a permitir o acesso dos residentes ao serviço de transporte flexível a implementar;
- **Circuito Poente de Ferreiras**, que visa ligar os lugares de Malhada Vela e Vale Serves a Ferreiras.

Note-se que todos estes circuitos deverão ligar a Ferreiras ou a Paderne de forma articulado com o serviço proposto para ligação destas duas sedes de freguesia à sede de concelho.

Recomenda-se que a implementação destes circuitos seja articulada com as juntas de freguesia e avaliadas as várias possibilidades de exploração destes serviços: (i) em regime de contratualização a um operador de transportes públicos coletivos rodoviários urbanos; (ii) contratualização com táxis; (iii) exploradas por Instituições Particulares de Solidariedade Social (IPSS)³.

2.4.6. LO 3.5. – Implementar um sistema tarifário e um sistema de bilhética que promova a intermodalidade

2.4.6.1. Promover um sistema tarifário que promova a intermodalidade

Não existe na região um tarifário intermodal que potencie uma maior utilização do sistema de TP. Também não existem títulos combinados entre os vários modos de transporte na generalidade dos municípios e Albufeira não é exceção.

Como tal, considera-se fundamental a criação de um sistema tarifário integrado o qual implica a construção de um tarifário específico que deverá, idealmente, ultrapassar a área de intervenção do presente PMT e abranger toda a região do Algarve.

Esta medida extravasa o âmbito de competências do município, envolvendo a AMAL e operadores de transporte, encontrando-se inscrita no PAMUS do Algarve. Admite-se por isso, que possa acontecer até 2023 (ano horizonte para a execução das medidas previstas no CRESC Algarve 2020). Esta revisão tarifária deverá permitir a implementação de um sistema simples, de fácil perceção para os utilizadores e que não penalize a utilização combinada entre os vários modos e serviços de transporte.

³ O Decreto-Lei nº60/2016 de 8 de setembro, na alínea c) do ponto 1 do Artigo 5º, prevê que os serviços de TPF possam ser realizados por IPSS desde que a realização destes serviços esteja prevista nos respetivos estatutos.

O desenvolvimento e implementação de um tarifário integrado é um processo moroso e complexo em termos de recursos, envolvendo AMAL, operadores de transporte público e municípios da região.

Assim, a **curto prazo**, sugere-se a criação de **títulos de transporte combinados**, tendo em vista a correção das situações mais penalizadoras e procurando conferir maior atratividade ao sistema de transportes públicos.

Nesta situação propõe-se a manutenção da tarifa básica em vigor, devendo os títulos combinados resultar da aplicação de um preço mais baixo a acordar entre os operadores sobre o título individual de cada um.

Para a concretização desta medida é fundamental promover acordos entre empresas (CP/EVA e a disponibilização da EVA para a criação de títulos combinados que permitam a utilização de diversos serviços dentro da própria rede) e identificar que títulos devem ser implementados. Importa referir que, pelo facto de se basear nos tarifários existentes, torna-se complicado para os utilizadores entender os custos das viagens, podendo o preço das mesmas continuar a ser pouco atrativo para algumas deslocações.

Por outro lado, é mais fácil de implementar, podendo sê-lo em menor espaço de tempo e em áreas geográficas mais limitadas, além de se considerar que esta medida deverá ter maior aceitação por parte dos operadores de transporte dado que não implicará alterações drásticas nos preços praticados e nas suas receitas. Pelo contrário, estes poderão ver as suas receitas aumentar por via do incremento da procura.

Por fim, é de referir que o lançamento dos novos títulos de transporte deve ser acompanhado de campanhas de divulgação dos mesmos.

No que respeita ao território de Albufeira, propõe-se a criação de **títulos combinados** para os seguintes modos e serviços de transporte:

- CP + autocarros urbanos (GIRO);
- GIRO + serviços intermunicipais de transporte.

Em tarifários combinados é comum aplicar-se um desconto que varia entre os 15% e os 20% sobre o valor dos títulos monomodais. Admitindo um desconto de 15% sobre a soma dos títulos dos serviços interurbanos e urbanos existentes, os tarifários a implementar seriam os apresentados no Quadro 2.14. Admitindo-se o mesmo raciocínio para os títulos combinados entre a CP e a rede urbana GIRO, os custos dos títulos combinados apresentam-se, a título de exemplo no Quadro 2.15.

QUADRO 2.14 – PROPOSTA DE TARIFÁRIOS COMBINADOS PARA AS PRINCIPAIS ORIGENS/DESTINOS DOS RESIDENTES DE ALBUFEIRA – EVA + GIRO

Origens/Destinos	Duas assinaturas EVA e GIRO	Tarifários combinados			
		Assinatura Normal Combinada	Assinatura Idosos Combinada	Escalão B e Social + do 4_18 Sub 23 Social +	Escalão A do 4_18 Sub23 Ensino Superior
Almancil	124,80 €	106,08 €	100,13 €	74,89 €	43,10 €
Armação de Pera	88,20 €	74,97 €	69,02 €	51,55 €	30,69 €
Faro	138,75 €	117,94 €	111,99 €	83,77 €	47,86 €
Lagoa	98,35 €	83,60 €	77,65 €	58,01 €	34,13 €
Loulé	116,20 €	98,77 €	92,82 €	69,40 €	40,21 €

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Origens/Destinos	Duas assinaturas EVA e GIRO	Tarifários combinados			
		Assinatura Normal Combinada	Assinatura Idosos Combinada	Escalão B e Social + do 4_18 Sub 23 Social +	Escalão A do 4_18 Sub23 Ensino Superior
Portimão	116,20 €	98,77 €	92,82 €	69,40 €	40,21 €
Quarteira	98,35 €	83,60 €	77,65 €	58,01 €	34,13 €
Silves	98,35 €	83,60 €	77,65 €	58,01 €	34,13 €
Vilamoura	88,20 €	74,97 €	69,02 €	51,55 €	30,69 €

Fonte: Tarifários da EVA Transportes e da rede GIRO e @figueiradesousa

QUADRO 2.15 – PROPOSTA DE TARIFÁRIOS COMBINADOS PARA AS PRINCIPAIS ORIGENS/DESTINOS DOS RESIDENTES DE ALBUFEIRA – CP + GIRO

Origens/Destinos	Valor sem desconto Assinatura Normal	Títulos combinados	
		Assinatura Normal	Assinatura Jovens
Portimão	99,00 €	84,15 €	58,44 €
Ferragudo	95,00 €	80,75 €	55,89 €
Estômbar – Lagoa	88,85 €	75,52 €	51,98 €
Silves	76,95 €	65,41 €	44,37 €
Boliqueime	52,05 €	44,24 €	28,52 €
Loulé	66,20 €	56,27 €	37,53 €
Almancil	73,15 €	62,18 €	41,95 €
Parque das Cidades	81,30 €	69,11 €	47,18 €
Faro	97,60 €	82,96 €	57,55 €
Olhão	117,45 €	99,83 €	70,21 €

Fonte: Tarifários da CP – Comboios de Portugal e da rede GIRO e @figueiradesousa

Esta é uma medida que poderá vir a ser implementada no âmbito do concurso de concessão de serviço público para a exploração dos transportes rodoviários urbanos (GIRO), através da inclusão, em sede de caderno de encargos e programa de procedimento, da obrigatoriedade do futuro operador, apresentar soluções de títulos de transporte combinados entre este serviço e o transporte coletivo ferroviário e o transporte coletivo rodoviário intermunicipal.

Caso os sistemas de bilhética dos vários operadores sejam compatíveis, a implementação desta medida é simples, bastando a configuração do cartão com os novos títulos de transporte. Caso isso não aconteça o utilizador terá de permanecer com os dois ou mais títulos de transporte distintos como acontece

atualmente, tendo de evidenciar a sua posse aquando da aquisição para que possa obter o desconto correspondente.

Propõe-se ainda o **alargamento dos títulos turísticos**. Atualmente existe apenas um passe turístico diário para a rede GIRO, com um valor de 4€. Propõe-se o alargamento do mesmo com a criação dos seguintes títulos turísticos, sem limite de viagens durante o período de validade dos mesmos:

- Passe turístico de 3 dias, com um custo de 10€ ;
- Passe turístico de 5 dias, com um custo de 15€ ;
- Passe turístico de 7 dias (1 semana), com um custo de 18€ .

No **longo prazo**, e numa ótica territorial alargada, que abranja a totalidade da região do Algarve, e numa altura em que a AMAL se está a afirmar enquanto Autoridade de Transportes, é necessário desenvolver as bases para a contratualização da rede de TP rodoviário que serve a região. Para tal, importa desenvolver uma **estratégia de zonamento tarifário** que seja indutora de uma maior compreensão das tarifas a pagar por parte dos utilizadores regulares e ocasionais, bem como ser potenciadora de um maior sentido de justiça nas tarifas a pagar.

2.4.6.2. Desenvolver um sistema de bilhética integrada

Outra medida importante para a promoção da intermodalidade e o aumento da atratividade do sistema de transportes públicos prende-se com o desenvolvimento de um sistema de bilhética integrada que permita o carregamento dos títulos de transporte intermodais, combinados e mesmo até de cada operador.

A implementação de um sistema desta natureza implica o desenvolvimento de um cartão para o carregamento de títulos de transporte, bem como a disponibilização de equipamento específico para venda e carregamento dos títulos de transporte, de equipamento embarcado nos veículos para validação dos mesmos e de equipamento de fiscalização.

Através do cartão eletrónico é possível haver um suporte único sem que seja feita uma harmonização tarifária entre os vários operadores ou modos, tendo a capacidade de processar a informação associada a todas as diferentes tarifas existentes no sistema de transportes. Para além de permitir um suporte único, a bilhética eletrónica permite inovar ao nível de esquemas de pagamentos atrativos para o utilizador – rede de caixas multibanco, *internet*, simplificando todo o processo de aquisição e validação de títulos.

Apesar de se tratar de um projeto importante à escala do município para a rede de transportes urbanos, é importante que se articule com o sistema de bilhética que vier a ser adotado pelas AMAL para as carreiras interurbanas. No caso específico dos serviços de transporte urbano de Albufeira a concessão a lançar deverá prever a implementação deste projeto.

2.4.7. LO 3.6. - Melhorar as condições de acolhimento nas paragens de transporte coletivo rodoviário

Embora não se tenha efetuado um levantamento exaustivo das paragens de autocarro, constatou-se na fase de diagnóstico que:

- No que concerne às **paragens de serviços urbanos**, constata-se que na sua generalidade são infraestruturas com abrigo de espera para passageiros, em bom estado de conservação, dispondo das condições necessárias para o bom e correto funcionamento do serviço de TPR.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Ainda assim persistem algumas carências ao nível destas infraestruturas, nomeadamente: (i) um número reduzido de paragens não possui abrigos para passageiros; (ii) diversas paragens não possuem condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada; (iv) existem carências ao nível da informação integrada sobre os serviços de transporte que efetuam serviço nas paragens e de mapas de inserção na envolvente (aspeto particularmente relevante num município com forte atividade turística como é Albufeira).

- Relativamente às **paragens de serviços interurbanos**, são mais frequentes as situações em que estas se encontram em mau estado de conservação, a necessitar de novos abrigos, ou mesmo em que não existem abrigos, (sendo que em qualquer um dos casos apresentam fracas condições de acolhimento para os passageiros). Ao nível da informação ao público, ainda que algumas paragens tenham horários dos serviços, registam-se lacunas importantes, não existindo plantas de localização da envolvente, itinerários dos percursos, mapas de rede e informação sobre o tarifário praticado.

Salienta-se a importância de criar boas condições de conforto nas paragens para a atratividade dos serviços de transporte coletivo, bem como da imagem do sistema de transportes, entendendo-se ser necessário sinalizar as paragens, dotando as mesmas de níveis mínimos de comodidade, através da instalação de abrigos de passageiros para proteção destes face às intempéries, bancos e placares com informação sobre os serviços de transporte. Veja-se na Figura 2.38 dois exemplos de paragens de autocarro com boas condições de conforto.

FIGURA 2.38 – EXEMPLOS DE PARAGENS DE TPCR



Fonte: @figueiradesousa, 2016

Assim, propõem-se a implementação das seguintes medidas:

- Intervenções em 20 paragens de transporte urbano, dotando-as de abrigo de passageiros e bancos;
- Intervenções nas paragens de autocarros interurbanos, dotando-as de abrigo de passageiros, bancos e placares com informação sobre os serviços de transporte.

Sugere-se ainda, sempre que possível, a **uniformização da imagem das paragens**, entre as de transporte urbano e as de transporte intermunicipal, e entre as diversas freguesias, colocando o mesmo tipo de

materiais e oferecendo condições de espera e níveis de informação semelhantes. Considera-se ainda, que nos casos em que exista abrigo de passageiros, não será necessário a colocação de postales dos operadores de transporte, o que poderá ser colmatado com a disponibilização de informação dos serviços nos abrigos.

2.4.8. LO 3.7 - Melhorar a informação ao público em diversos suportes

Neste domínio importa intervir no sentido de proporcionar aos utilizadores do sistema de transportes coletivos a informação necessária para que estes possam compreender, de forma rápida e facilmente acessível, como realizar as suas deslocações, bem como informação sobre tarifários e custos associados às viagens, para as opções modais e serviços selecionados.

De entre os operadores que realizam serviço no concelho, a EVA e a CP disponibilizam informação atualizada nos respetivos sites da *internet*, contudo não existe nenhum site que permita, de forma rápida, compreender quais as alternativas de serviços disponíveis para a realização de uma determinada viagem, assim como sobre os tempos, custos e horários associados a cada uma das opções.

A falta de coordenação dos sistemas de informação constitui-se, na grande maioria dos casos, como um problema para os utilizadores dos transportes coletivos.

Um fator de sucesso na gestão da mobilidade e promoção dos transportes coletivos passa por disponibilizar ferramentas que permitam compreender como realizar a viagem, que opções de modos e serviços de transporte existem para a realização da viagem, quais os tempos de espera e de transporte associados à mesma, locais de transbordo e custos.

O plano de informação ao público a implementar deverá contemplar os seguintes aspetos: (i) ser de fácil perceção; (ii) permitir ao passageiro conhecer o tempo de deslocação e o custo que lhe está associado; e (iii) possibilitar a leitura clara de toda a oferta de transportes.

Para tal, sugere-se a implementação de três medidas distintas:

- Disponibilizar informação nas principais interfaces, paragens de transportes públicos e outros polos importantes;
- Disponibilizar informação em tempo real nas paragens da rede GIRO;
- Criar uma plataforma *online* sobre o sistema de transportes de Albufeira.

2.4.8.1. Disponibilizar informação nas principais interfaces, paragens de transportes públicos e outros polos importantes

Nas interfaces de transporte (Estação Central de Camionagem de Albufeira e Estação Ferroviária de Albufeira-Ferreiras) e nas principais paragens de transportes coletivos rodoviários deve ser disponibilizada informação referente a horários, percursos e tarifários dos serviços existentes, de forma a ser possível aos passageiros saber o tempo de viagem, independentemente da origem ou do destino, assim como o seu custo. É também importante a disponibilização de informação de números de telefone de contacto de praças ou centrais de táxis.

A **informação nas paragens de TCR** deverá incidir sobre os horários das carreiras que efetuam serviço nas mesmas, bem como um mapa com a localização da paragem e enquadramento na sua envolvente.

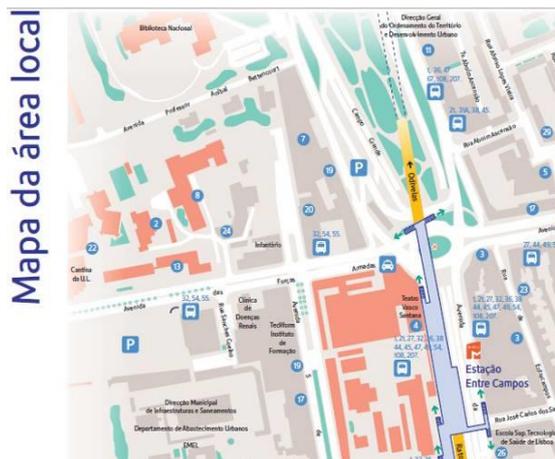
Na **Estação Central de Camionagem de Albufeira e na estação ferroviária** (principais interfaces do sistema de transportes) deverá ser colocado um **mapa de maiores dimensões**, com informação integrada do sistema de transportes de todo o concelho, para além dos horários e tarifários.

FIGURA 2.39 – EXEMPLO DE INFORMAÇÃO A DISPONIBILIZAR NAS PARAGENS DE TCR



@figueira de soua – Planeamento de Transportes e Mobilidade, 2015

FIGURA 2.40 – EXEMPLO DE MAPA DA ENVOLVENTE A COLOCAR NAS PARAGENS DE TCR



Fonte: www.metrolisboa.pt

2.4.8.2. Disponibilizar informação em tempo real nas paragens da rede GIRO

A disponibilização de informação em tempo real aos utilizadores do transporte público é uma medida importante, nomeadamente nos transportes urbanos, mais vocacionados para deslocações de curta distância e onde o fator tempo pode ser decisivo na escolha do modo.

A extensão dos percursos do GIRO propicia elevados tempos de circulação, que, e como já referido na Fase 1 do presente plano, podem ser bastante penalizadores para os utilizadores deste serviço, nomeadamente quando se registam atrasos causados por situações de congestionamento.

Assim, e para além das medidas propostas na LO 3.3. - Reestruturar a rede e melhorar a atratividade dos serviços de transporte coletivo rodoviários urbanos, propõe-se a implementação de um sistema de informação ao público em tempo real, a implementar **na Estação Central de Camionagem, na Estação Ferroviária e nas principais paragens dos serviços de TPCR urbanos**, Note-se que no âmbito da concessão dos serviços de TPCR urbanos é importante que se preveja o equipamento dos veículos (e.g. GPS a bordo) para que possam disponibilizar informação em tempo real.

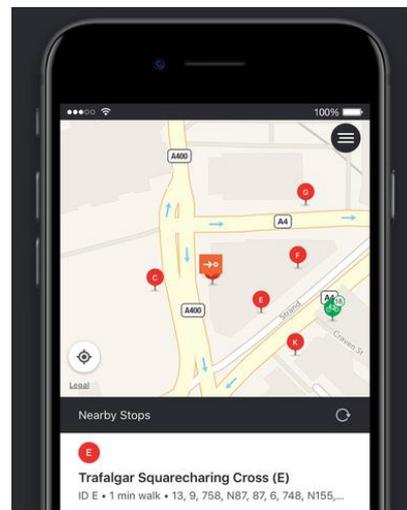
Esta informação deverá ainda ser colocada numa aplicação móvel, que permite o acesso do utilizador à rede e à localização dos veículos em serviço, de forma a que este possa, aquando do início da sua viagem, tomar decisões mais informadas sobre o melhor percurso e modo de transporte para a deslocação pretendida.

FIGURA 2.41 – EXEMPLO DE INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL



Fonte: Serviços Municipais de Transportes Urbanos de Coimbra

FIGURA 2.42 – APP DE TRANSPORTES PÚBLICOS – HORÁRIOS E LOCALIZAÇÃO



Fonte: www.moovit.pt

2.4.8.3. Criar uma plataforma *online* sobre o sistema de transportes de Albufeira.

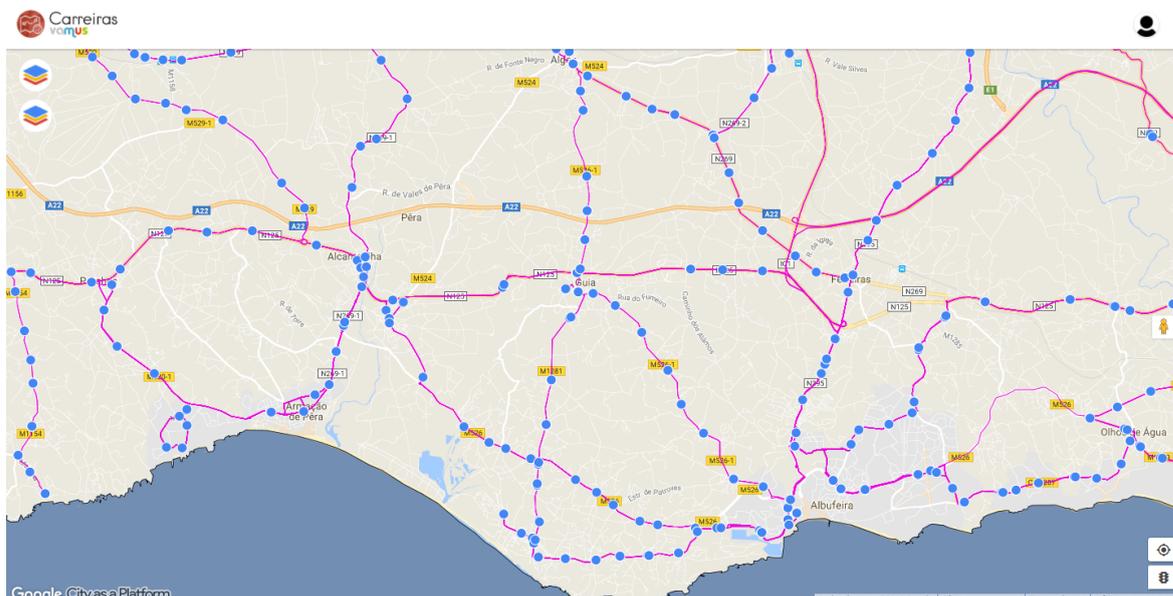
Encontra-se em desenvolvimento pela AMAL uma plataforma agregadora que deverá permitir a disponibilização de mapas e percursos de todos os serviços de transportes da Região⁴. Perspetivam-se evoluções desta plataforma para uma aplicação interativa propondo-se que a mesma (que já disponibiliza a rede de serviços de TPCR urbana de Albufeira) possa disponibilizar informação mais detalhada destes serviços.

O município deverá ainda articular-se com a AMAL no sentido de a plataforma poder vir a disponibilizar a funcionalidade de planeamento das viagens, especialmente relevante para os turistas que recorrem aos voos *low cost*, segmento de mercado que tem vindo a crescer significativamente nos últimos anos. Estas alterações no perfil dos turistas na região têm implicações na procura de serviços de transporte público, sendo cada vez maior a necessidade de disponibilização de informação *online* de forma a permitir um atempado e adequado planeamento das viagens, um fator de atratividade turística da região.

Igualmente importante que o município articule com a AMAL a possibilidade de disponibilização de informação em tempo real, bem como mecanismos de atualização da informação a disponibilizar ao público. A informação a disponibilizar nesta plataforma poderá servir de base de dados para as lojas de mobilidade que se sugere possam vir a ser criadas no município.

⁴ Consultar: <https://algarve.city-platform.com>

FIGURA 2.43 – VISTA DA PLATAFORMA DA AMAL



Fonte: <https://algarve.city-platform.com/app/?a=carreiras>, janeiro 2018

2.5. OBJETIVO ESPECÍFICO 4 – PROMOVER AS DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES

2.5.1. Enquadramento e Linhas de Orientação

Em Portugal, e quando comparada com a prática noutros países europeus, a utilização de modos suaves na mobilidade urbana está ainda pouco difundida, em particular quando se fala da utilização da bicicleta na cadeia regular de deslocações.

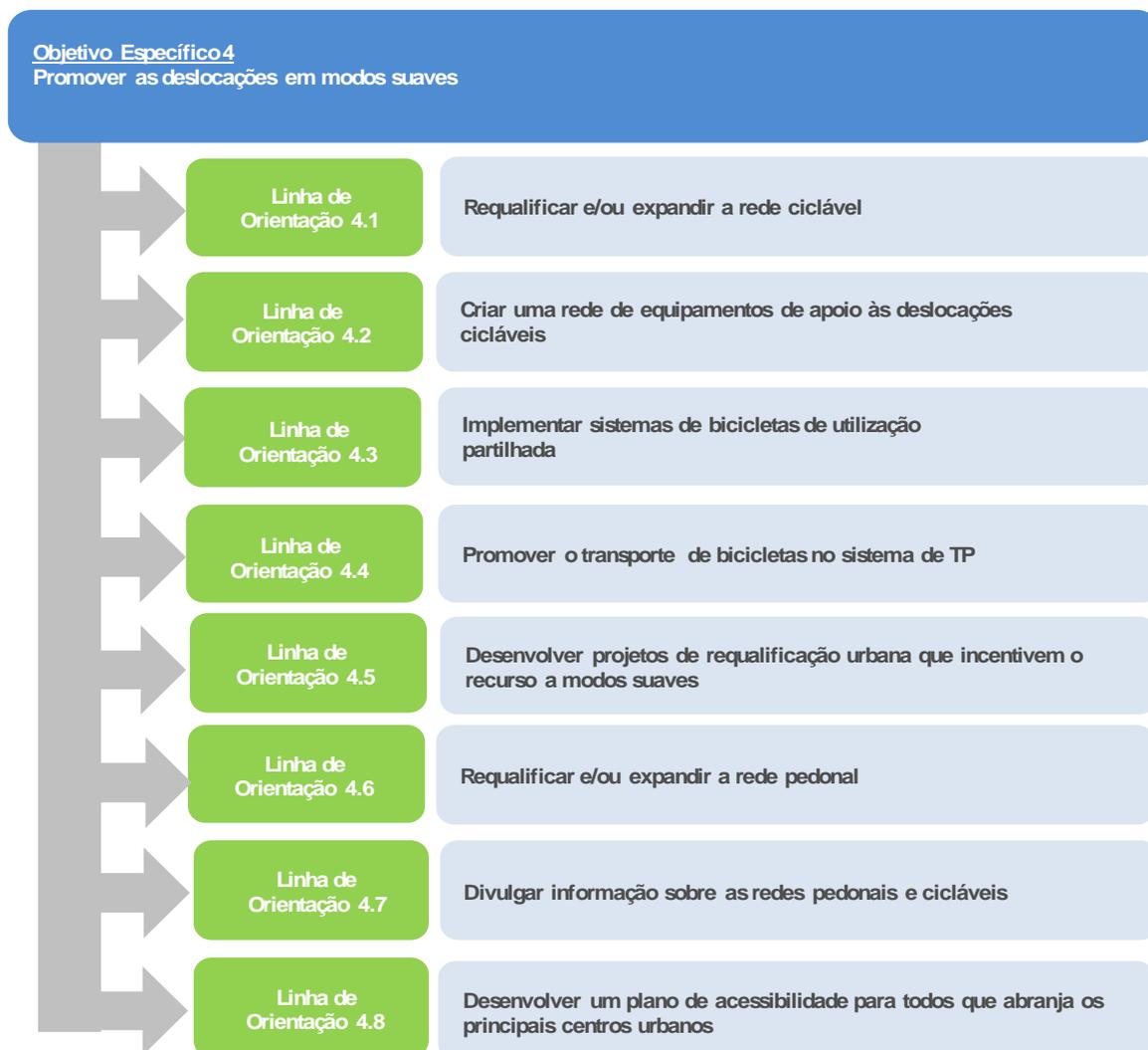
Em Albufeira, e de acordo com os inquéritos à mobilidade realizados, a quota das deslocações em modos suaves (a pé e de bicicleta) é de 16%, valor que varia substancialmente entre as freguesias que integram este município, com os modos suaves a assumirem alguma importância em Albufeira e Olhos de Água (19%) e representarem 10% ou menos nas restantes freguesias.

Regista-se que existe margem para uma importante evolução da quota modal dos modos suaves, com benefícios para a melhoria da mobilidade, diminuição da fatura energética e da emissão de GEE e efeitos positivos na melhoria da qualidade do ambiente urbano e na disseminação de hábitos e estilos de vida mais saudáveis.

As apostas neste domínio passam pela infraestruturação do território do município dotando-o de uma rede ciclável segura e atrativa que potencie uma maior utilização deste modo nas deslocações quotidianas,, na expansão e requalificação das infraestruturas de suporte ao modo pedonal, tornando-as mais confortáveis e atrativas para a realização de deslocações de curta distância e, simultaneamente medidas de divulgação

das redes estruturantes pedonal e ciclável que procurem incentivar a mudança de mentalidades e cativar os utilizadores a trocar o TI pelos modos suaves (ver Linhas de Orientação na Figura 2.44).

FIGURA 2.44 – OBJETIVO ESPECÍFICO 4 E LINHAS DE ORIENTAÇÃO

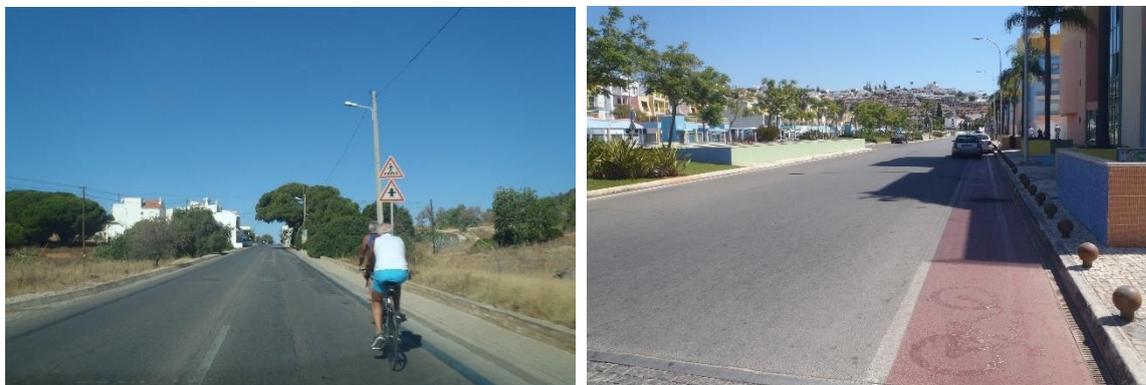


2.5.2. LO 4.1. – Requalificar/expandir a rede ciclável

Em Albufeira a rede ciclável existente é constituída: (i) pela Ecovia do Litoral, que atravessa o município de Albufeira longitudinalmente, desde a zona dos Salgados/Galé até aos Olhos de Água, ao longo da EM526 e da Estrada de Albufeira; (ii) por 3 percursos urbanos, dois dos quais articulados com a Ecovia do Litoral. No total perfazem cerca de 32,74 Lm de extensão.

A ecovia do Litoral, que atravessa o litoral do concelho apresenta troços onde a via é segregada e facilmente identificável e outras onde a mesma apenas é perceptível pela existência de sinalização que se limita à demarcação de pictogramas ou uma linha azul no pavimento (e.g. troço da ecovia na Estrada de Albufeira), sendo de difícil perceção.

FIGURA 2.45– IMAGENS DA ECOVIA DO LITORAL NO MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA



Fonte: @figueiradesousa – Planeamento de Transportes e Mobilidade, setembro 2016

No âmbito do PMT de Albufeira desenvolveu-se uma proposta para expansão da rede ciclável existente, a qual teve por base: (i) os projetos do município para a concretização de novas vias e; (ii) as propostas da equipa consultora para fecho da rede e aumento da conectividade da mesma. Apresenta-se seguidamente a proposta de rede para o município⁵, a saber

- **Criação de corredor ciclável partilhado da Estação de Ferreiras à Estrada da Nora**

Este projeto visa a construção de um corredor ciclável, em via partilhada, que ligará a Estrada da Nora à Estação Ferroviária de Albufeira-Ferreiras, passando pela Rua do Poço. Este projeto articula-se como a proposta de criação de um corredor pedonal e ciclável na Estrada da Nora.

- **Criação de corredor ciclável na Estrada de Vale de Pedras**

Projeto de requalificação da Estrada de Vale de Pedras que possibilitará a criação de um corredor ciclável partilhado, ao longo da mesma, que ligará o Terminal Rodoviário à Estrada dos Brejos, e passando pelo Hospital Lusíadas do Algarve. Esta medida articula-se com as medidas de implementação de corredores cicláveis partilhados na Rua Manuel Teixeira Gomes e na Rua Paul Harris.

- **Criação de corredor ciclável partilhado ao longo da Rua Manuel Teixeira Gomes**

Esta medida visa a criação de uma ligação ciclável entre a ciclovia da Estrada dos Brejos e a Ecovia do Litoral que passa na Avenida dos Descobrimentos, ao longo da Rua Manuel Teixeira Gomes, articulando-se com a criação de um percurso ciclável na Estrada de Vale de Pedras, permitindo, através da implementação dos dois percursos, a ligação em ciclovia entre o centro de Montechoro e o Terminal Rodoviário de Albufeira.

- **Criação de corredor ciclável da Estação Ferroviária às Fontainhas pela Avenida 12 de julho**

⁵ Todos os corredores descritos seguidamente integram o PAMUS do Algarve.

Projeto que consiste na construção de uma via ciclável partilhada ao longo da Av. 12 de julho entre a Estação Ferroviária de Albufeira – Ferreiras, e que se articula com o corredor ciclável partilhado da Estação de Ferreiras à Estrada da Nora e às Fontainhas, na rotunda das Fontainhas a sul da EN125, com o percurso ciclável já existente entre este local e a Rua Manuel Teixeira Gomes.

- **Criação de corredor ciclável na Estrada da Nora**

Esta medida integra o alargamento do perfil da via da Estrada da Nora de forma a permitir a criação de um corredor ciclável ao longo da mesma, articulando-se com o corredor ciclável que se inicia na Estrada da Nora, de forma a ligar a zona oriental de Ferreiras à Estação Ferroviária (medida: Criação de Corredor Ciclável partilhado da Estação de Ferreiras à Estrada da Nora).

- **Criação de corredor ciclável no Caminho dos Brejos**

Esta medida consiste na requalificação do Caminho dos Brejos, dotando-o de uma pista ciclável, desde a Ecovia do Litoral, ao longo do parque urbano até à escola EB1/JI de Vale de Pedras e à Escola Básica e Secundária de Albufeira, onde se ligará novamente à ciclovia existente.

- **Criação de percurso ciclável na Rua Paul Harris**

Integrado no projeto de melhoria das acessibilidades e das condições de intermodalidade da ECC de Albufeira, encontra-se prevista a implementação de um percurso ciclável ao longo da Rua Paul Harris, que ligará o Terminal Rodoviário de Albufeira à ciclovia já existente na EN395 passando pelo Centro de Saúde de Albufeira. Esta medida articula-se com a criação de um corredor ciclável da Estrada de Vale de Pedras e com a criação de um percurso ciclável no Pátio e Vale de Santa Maria.

- **Melhoria das acessibilidades cicláveis no Pátio e Vale de Santa Maria**

O percurso ciclável a implementar no âmbito desta medida inicia-se junto ao Parque Lúdico de Albufeira, na Ecovia do Litoral já existente, seguindo pela Avenida dos Descobrimientos até à Rotunda dos Golfinhos onde inflete para a Rua Fernando Pessoa seguindo pela EM526-1 e atravessando o Parque Comercial de vale de Santa Maria. Segue depois pelo Caminho da Aldeia e pelo Caminho Quinta da Bolota até à EN395 onde se liga ao percurso ciclável já existente. Esta medida articula-se com a criação de um percurso ciclável na Rua Paul Harris.

- **Melhoria das acessibilidades cicláveis na zona centro de Albufeira**

Esta medida visa a melhoria das acessibilidades cicláveis na zona centro de Albufeira, nomeadamente em toda a zona de Malpique, ao longo da Rua da Encosta, da Rua de Malpique e da Rua António Aleixo, servindo um conjunto de empreendimentos turísticos ali localizados para depois terminar na Ecovia do Litoral que segue o percurso da Avenida dos Descobrimientos.

- **Melhoria das acessibilidades cicláveis ao longo da Estrada das Sesmarias e da Estrada da Galé**

Projeto que pretende criar um percurso ciclável que se inicia no cruzamento da Estrada Municipal 526(Ecovia do Litoral) com a Estrada das Sesmarias, seguindo por oeste e pela Estrada da Galé até à praia da Galé. Deste percurso saem outros dois, de menor extensão, um que liga a Estrada das Sesmarias à Rua Diogo Ortiz Vilhegas (Ecovia do Litoral), e um outro que se inicia no cruzamento da Estrada da Gale com a Rua da Âncora, seguindo por esta e pela Estrada dos Salgados até ao troço da Ecovia do Litoral que atravessa a Urbanização dos Salgados.

Adicionalmente, e com o objetivo de promover o fecho da rede ciclável, bem como potenciar a acessibilidade neste modo de transporte a alguns importantes polos geradores/atratores do município propõe-se ainda a concretização dos seguintes percursos cicláveis:

- **Ligação entre o percurso ciclável existente no Estádio Municipal e o futuro corredor ciclável da Estrada de Vale de Pedras**

Esta medida visa ligar dois corredores cicláveis, um já existente e outro a implementar, iniciando-se na Rotunda do *SkatePark* de Albufeira e seguindo ao longo da Avenida das Ilhas até à Estrada de Vale de Pedras.

- **Percurso ciclável entre a Rua Paul Harris e a Avenida dos Descobrimentos**

Este percurso ciclável visa ligar a Rua Paul Harris à Avenida dos Descobrimentos através do Rua Baden-Powell, ligando assim dois percursos cicláveis paralelos e permitindo a acessibilidade ciclável no sentido norte/sul, para servir as superfícies comerciais aí localizadas, assim como o Espaço Multiusos de Albufeira e a EB1 dos Calços. No cruzamento da Rua Baden-Powell com a Rua das Escolas, o percurso divide-se, estendendo-se ao longo destes dois arruamentos de forma a servir a Escola Secundária de Albufeira.

- **Criação de Corredor Ciclável na Estrada de Ferreiras**

Este percurso ciclável pretende continuar a ciclovia já existente entre o centro de Albufeira e o início do Caminho dos Brejos, ao longo da EN395/Estrada de Ferreiras e posteriormente pelo Caminho do Poço de Paderne até à zona industrial e comercial de Vale Paraíso, onde entronca com o percurso ciclável proposto para a Estrada da Nora.

- **Criação de percurso ciclável na Rua e Estrada de Santa Eulália e na Estrada de Albufeira**

Com a criação deste percurso em via partilhada pretende-se ligar dois pontos da Ecovia do Litoral entre a Rotunda do Globo e o cruzamento entre a Estrada de Albufeira e a Estrada da Balaia, ao longo da Estrada de Santa Eulália. Este percurso visa encurtar a distância em modo ciclável entre o aglomerado de Albufeira e as praias localizadas a nascente do mesmo, servindo um importante corredor de empreendimentos turísticos e hoteleiros.

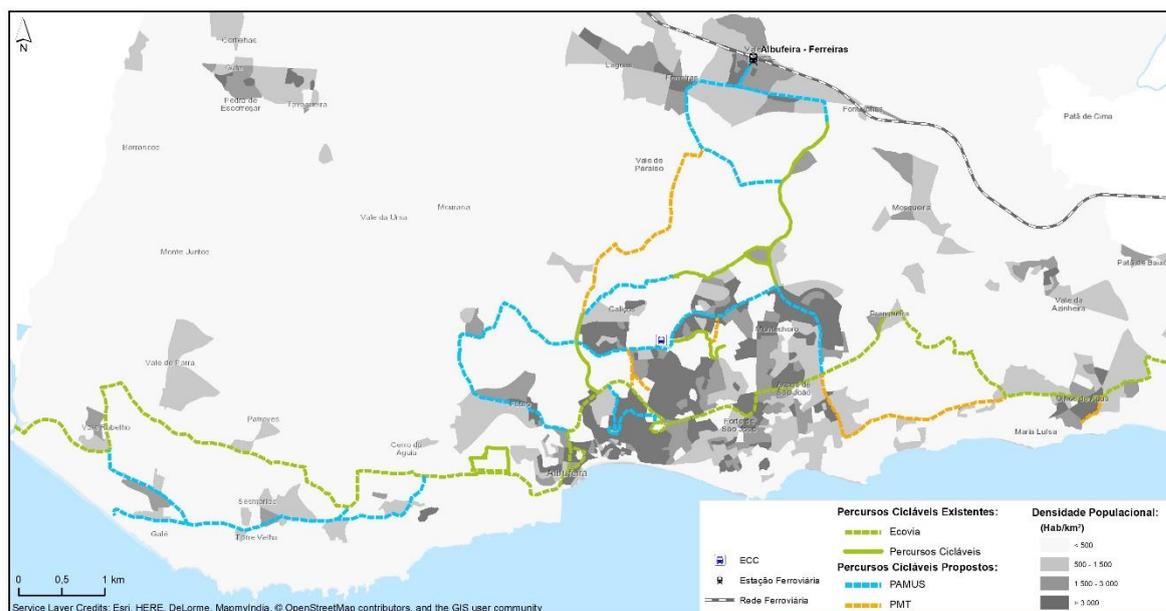
- **Melhoria das acessibilidades cicláveis na Rua 25 de Abril em Olhos de Água**

Esta intervenção visa a melhoria das acessibilidades cicláveis entre a Ecovia do Litoral, ao longo da Rua 25 de Abril em Olhos de Água, entre o Caminho do Depósito e a zona pedonal deste aglomerado.

A implementação destes projetos permitirá a densificação da rede ciclável do município de Albufeira, criando uma verdadeira rede que permita potenciar as deslocações em modos suaves, nomeadamente cicláveis, incrementando o uso deste modo nas deslocações pendulares, seja de forma isolada, seja integrado numa cadeia multimodal de transportes.

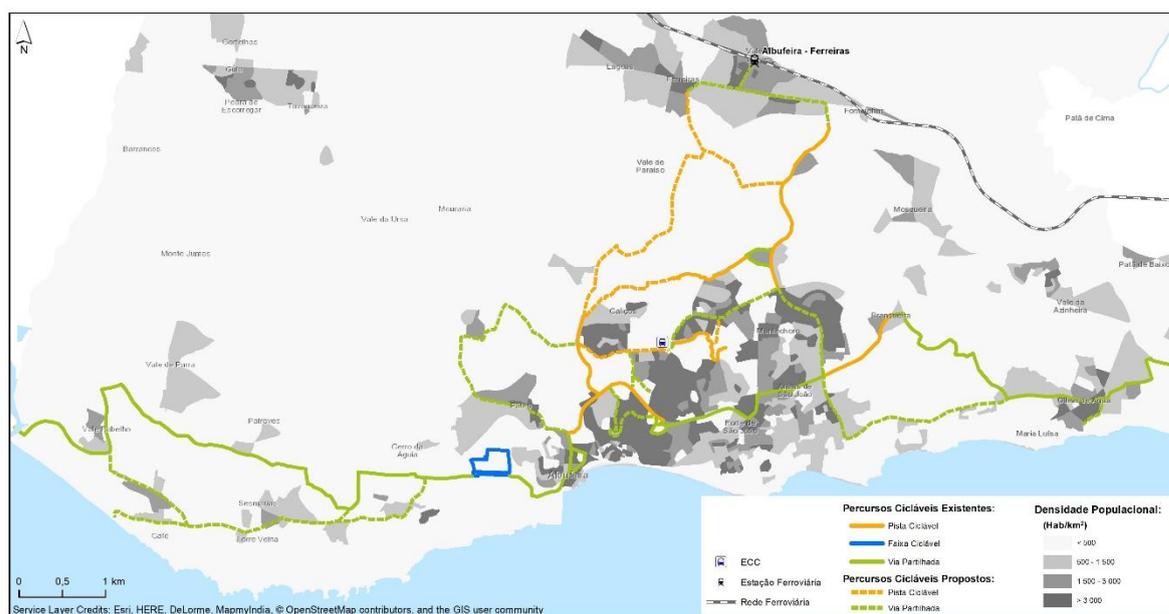
Nas figuras que se seguem apresenta-se a proposta de rede ciclável para o município de Albufeira.

FIGURA 2.46 – PERCURSOS CICLÁVEIS PROPOSTOS PARA O CONCELHO DE ALBUFEIRA



Fonte: Município de Albufeira, 2017 e trabalho do consultor

FIGURA 2.47 – PERCURSOS CICLÁVEIS PROPOSTOS PARA O CONCELHO DE ALBUFEIRA POR TIPOLOGIA DE PERCURSO



Fonte: Município de Albufeira, 2017 e trabalho do consultor

No total propõe-se 15 novos troços cicláveis em Albufeira, num total de cerca de 25,2 km, repartidos entre vias partilhadas e pistas cicláveis e cujo resumo das principais características de apresentam no Quadro 2.16.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

QUADRO 2.16 – PERCURSOS CICLÁVEIS PROPOSTOS PARA ALBUFEIRA

Percurso cicláveis propostos		Tipologia de Via	Extensão (km)
1	Corredor ciclável partilhado da Estação de Ferreiras à Estrada da Nora	Via partilhada	0,63
2	Corredor ciclável na Estrada de Vale de Pedras	Via partilhada	0,63
3	Corredor ciclável partilhado ao longo da Rua Manuel Teixeira Gomes	Via partilhada	1,25
4	Corredor ciclável da Estação Ferroviária às Fontainhas pela Avenida 12 de julho	Via partilhada	1,65
5	Criação de corredor ciclável na Estrada da Nora	Pista ciclável	1,85
6	Corredor ciclável no Caminho dos Brejos	Pista ciclável	1,31
7	Percurso ciclável na Rua Paul Harris	Pista ciclável	1,10
8	Melhoria das acessibilidades cicláveis no Pátio e Vale de Santa Maria	Via partilhada	3,74
9	Melhoria das acessibilidades cicláveis na zona centro de Albufeira	Via partilhada	1,46
10	Melhoria das acessibilidades cicláveis ao longo da Estrada das Sesmarias e da Estrada da Galé	Via partilhada	5,40
11	Percurso ciclável entre a Rua Paul Harris e a Avenida dos Descobrimentos	Via partilhada	0,71
12	Percurso ciclável na Estrada de Ferreiras e Caminho do Poço de Paderne	Pista ciclável	2,86
13	Ligação entre o percurso ciclável existente no Estádio Municipal e o futuro corredor ciclável da Estrada de Vale de Pedras	Pista ciclável	0,32
14	Criação de percurso ciclável na Estrada de Santa Eulália e na Estrada de Albufeira	Via partilhada	1,85
15	Melhoria das acessibilidades cicláveis na rua 25 de Abril em Olhos de Água	Pista ciclável	0,42
Total			25,2

Fonte: Município de Albufeira, 2017 e @figueiradesousa

2.5.3. LO 4.2. – Criar uma rede de equipamentos de apoio às deslocações cicláveis

A requalificação e expansão da rede ciclável do município de Albufeira deve ser acompanhada pela criação de uma rede de apoio às deslocações cicláveis que melhore as condições de comodidade e conforto dos utilizadores deste modo de transporte.

Atualmente são poucos os equipamentos desta natureza existentes no município de Albufeira, contudo, a expansão da rede ciclável e o propósito de promoção da inclusão deste modo de transporte na cadeia

regular de viagens não pode ser dissociado da existência de infraestruturas de apoio aos ciclistas, tais como parqueamentos, bebedouros e pontos de reparação de bicicletas, nos quais seja possível efetuar pequenas reparações urgentes nas bicicletas, e existam balneários, cacifos e placares informativos sobre as pistas cicláveis e a rede de apoio existente.

FIGURA 2.48 –EXEMPLO DE PARQUEAMENTO PARA BICICLETAS



Fonte: <https://vadebici.wordpress.com/page/83/>

FIGURA 2.49 – PARQUEAMENTO PARA BICICLETAS EM ALBUFEIRA



Fonte: @figueiradesousa, setembro 2016

Relativamente aos **bebedouros, placares informativos e pontos de reparação de bicicletas** considera-se que os mesmos deverão estar colocados ao longo das ciclovias existentes e previstas, espaçados de igual forma, assim como nos cruzamentos entre pistas cicláveis e ainda em pontos notáveis destas – miradouros, entradas de aglomerados urbanos, principais polos turísticos.

Sugere-se que os **pontos de apoio para ciclistas**, que incluem balneários, pontos de reparação de bicicletas, parqueamentos e bebedouros, assim como placares informativos, estejam localizados junto à zona industrial, de comércio e serviços da Guia, ao Hospital dos Lusíadas e ainda um no centro do aglomerado de Albufeira, em localização a estudar e que sirva a zona de concentração de comércio e serviços existente.

FIGURA 2.50 –EXEMPLO DE BEBEDOUROS A IMPLEMENTAR



Fonte:

FIGURA 2.51 – PONTO DE APOIO PARA CICLISTAS



Fonte: <http://valeapenairdenovo.blogspot.pt/2012/11/cicloviamarginal-pinheiros-acessos-ponte-cidade-universitaria-ponte->

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

<http://www.ebanataw.com.br/trafegando/ciclovias.htm>

[estaiada-morumbi-ciclofaixa-bicicleta-bike.html](http://www.estaiada-morumbi-ciclofaixa-bicicleta-bike.html)

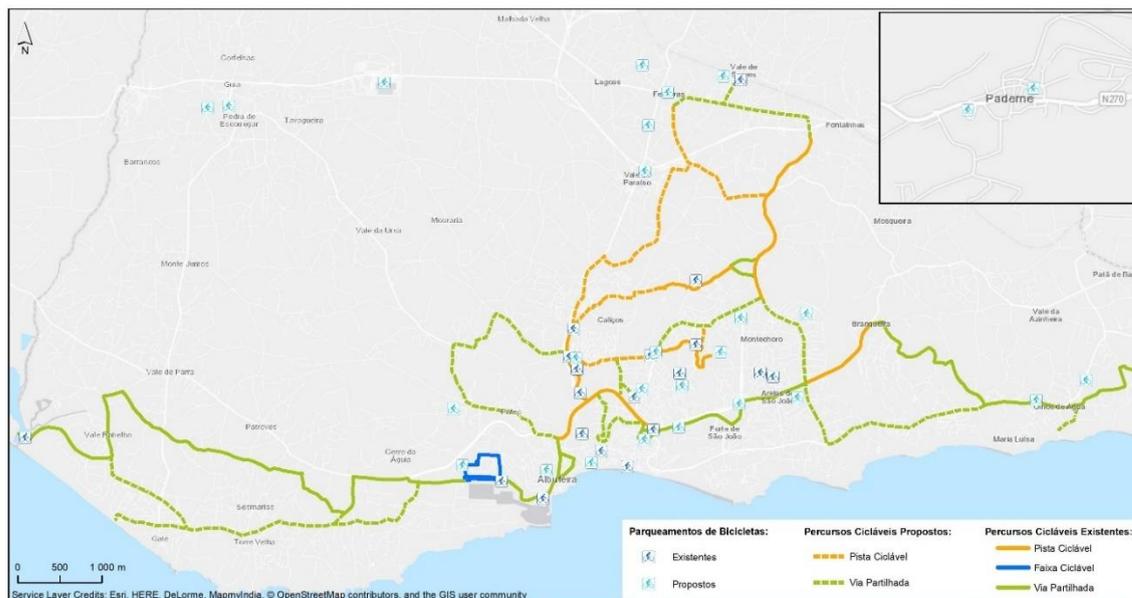
Relativamente aos **parqueamentos**, considera-se fundamental articular com a requalificação/expansão da rede ciclável, a colocação desta tipologia de equipamentos junto aos principais polos de emprego, interfaces de transporte e equipamentos coletivos e ainda junto às praias, nomeadamente as não urbanas.

Propõe-se assim a colocação de **parqueamentos para bicicletas** junto aos principais polos de geração/atração de viagens, designadamente:

- **Estação Central de Camionagem de Albufeira**, onde se recomenda também a colocação de um estacionamento fechado para que os utilizadores possam deixar a sua bicicleta em segurança;
- **Equipamentos de Ensino**, 5 escolas EB23 do concelho⁶ e na Escola Profissional Agostinho Roseta;
- **Equipamentos de Saúde**, nomeadamente Clínica Particular do Algarve (Guia), Hospital dos Lusíadas (Albufeira), Centro de Saúde de Albufeira e nas Unidades de Cuidados de Saúde Personalizados de Olhos de Água, Paderne e Ferreiras;
- **Mercados Municipais** – Caliços, Areias de São João, Guia, Ferreiras e Olhos de Água;
- **Principais zonas industriais e de comércio e serviços**, designadamente Zona de Comércio, Indústria e Serviços de Vale Paraíso, junto ao Pingo Doce (Av. dos Descobrimentos) e outros estabelecimentos comerciais relevantes;
- **Principais serviços da administração local**, ou seja, junto aos edifícios onde funcionarem serviços do Tribunal, posto de turismo do centro de Albufeira, instalações do Pátio da Câmara Municipal de Albufeira, Juntas de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água, Ferreiras, Guia e Paderne;
- **Zonas de concentração da oferta turística**, ainda que nestes casos a responsabilidade da sua disponibilização seja dos estabelecimentos hoteleiros, pelo que não serão alvo de dimensionamento.

⁶ Não se considerou a colocação deste equipamento nas Escolas Secundárias por estes já existirem. Optou-se por não colocar nas Escolas do 1º ciclo por a generalidade dos alunos desta faixa etária não dispor de autonomia para se deslocar sozinho de bicicleta.

FIGURA 2.52 –LOCALIZAÇÃO DOS PARQUEAMENTOS PARA BICICLETAS PROPOSTOS



Fonte: Município de Albufeira, 2017 e @figueiradesousa

Relativamente aos parqueamentos para bicicletas os mesmos devem ser homologados pela Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta, recomendando-se que cumpram os seguintes requisitos:

- Disponham de pelo menos dois pontos de apoio para as bicicletas;
- Permitam a fixação do quadro e das rodas da bicicleta ao suporte;
- Possibilitem a identificação da sua presença por invisuais, cumprindo assim os requisitos de *design* universal;
- Permitam o suporte de bicicletas que não disponham de tubo horizontal.

Relativamente à colocação de parqueamentos junto às zonas industriais, de comércio e de serviços, sugere-se que o município procure, junto dos gestores destas instalações, que estes disponibilizem a colocação dos mesmos.

Sugere-se ainda que os projetos futuros de zonas industriais, de comércio e serviços, como sejam áreas industriais, centros e áreas comerciais, hospitais e ainda novos empreendimentos turísticos, contemplem a implantação de parqueamentos para bicicletas destinados aos seus colaboradores e visitantes.

Os **equipamentos integrantes da rede de apoio às deslocações cicláveis** deverão preferencialmente ter um *design* uniformizado e apelativo, funcionando como uma imagem de marca de referência do sistema ciclável do município de Albufeira.

2.5.4. LO 4.3. – Implementar sistemas de bicicletas de utilização partilhada

Os sistemas de bicicleta de utilização partilhada visam a disponibilização de equipamentos em meio urbano, destinados a permitir a utilização temporária de bicicletas para uso público.

O sucesso da utilização destes sistemas depende de um conjunto diverso de fatores, tais como o modelo de exploração (sistema gratuito ou pago), a localização dos pontos de acesso à rede e dimensão da frota, a

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

tecnologia selecionada (bicicletas elétricas ou convencionais) e a divulgação deste sistema junto aos seus utilizadores potenciais. No que concerne à divulgação, a mesma deverá ser disponibilizada em diversos suportes (físico e digital).

Recomenda-se que em Albufeira, e face à especificidade deste município, com um elevado peso da população flutuante, o sistema deverá permitir a utilização de residentes e turistas; sendo o acesso ao mesmo efetuado através de uma aplicação móvel, descarregada no telemóvel, onde os utilizadores podem:

- Efetuar o registo de utilização;
- Saber onde existem estações e bicicletas;
- Bloquear e desbloquear as bicicletas.

Este sistema permite a centralização de informação relativa às bicicletas disponíveis e em utilização e ainda a identificação dos utilizadores, de forma a salvaguardar eventuais estragos ou mesmo furto de bicicletas.

As estações para além das docas e bicicletas, deverão dispor de um placar informativo (Figura 2.53), com um mapa da envolvente, instruções de funcionamento, localização da estação mais próxima e números de contacto do operador do sistema.

FIGURA 2.53 – SISTEMA DE BICICLETAS DE UTILIZAÇÃO PARTILHADA EM LISBOA



Fonte: jornal Destak, julho 2017



Fonte: Time Out Lisboa

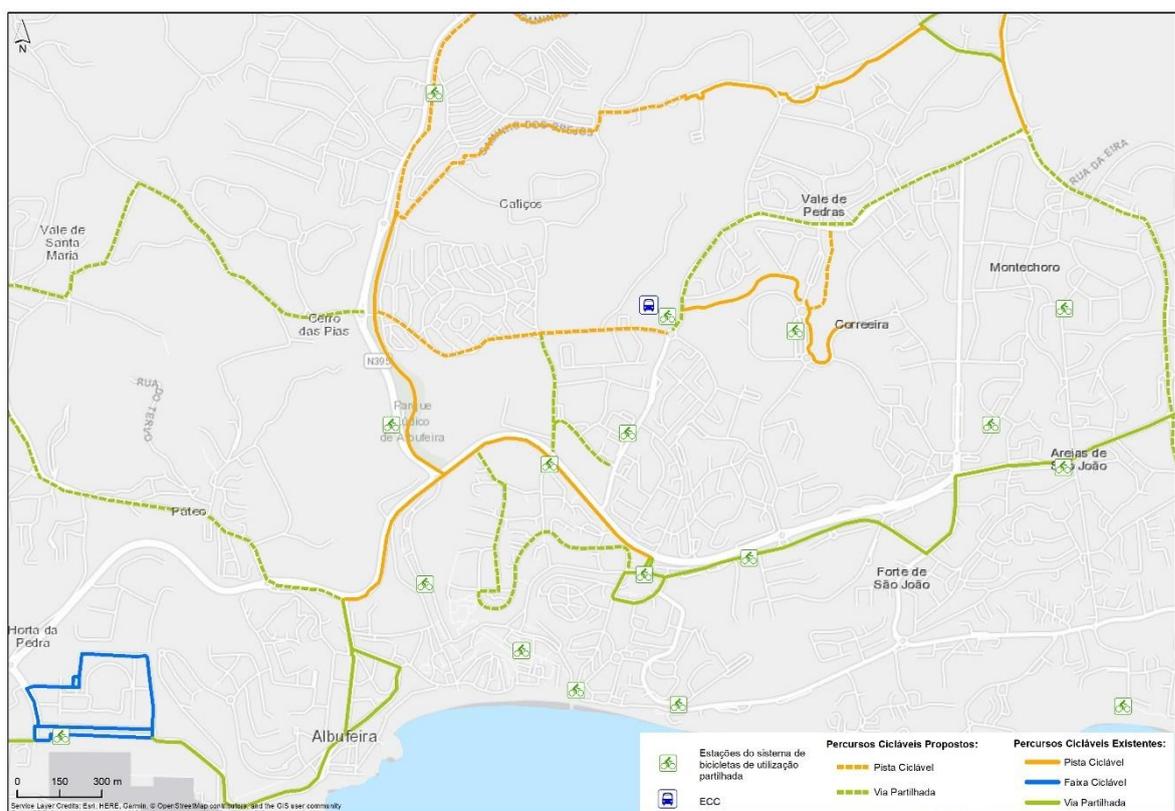
Para que o sistema de bicicletas de utilização partilhada de Albufeira tenha sucesso, existem ainda alguns aspetos -chave que devem ser considerados aquando da sua implementação:

- As estações para recolha e entrega das bicicletas devem ser localizadas junto a importantes polos geradores/attractores de viagens, aos principais polos turísticos e às interfaces de transporte coletivos (rodo e ferroviárias), tendo em vista a promoção integrada deste modo e do transporte público;

- A possibilidade de o sistema ser utilizado por turistas que, em Albufeira, se constituem como um segmento de procura com elevada apetência para a utilização deste modo de transporte;
- A implementação faseada, concentrando a 1ª fase de implementação na cidade de Albufeira e zona da Oura;
- O sistema disponibilizar bicicletas convencionais e elétricas, o que, dada a orografia da cidade é um aspeto relevante para potenciar uma maior utilização do sistema;
- A divulgação de informação em diferentes suportes sobre a utilização dos sistemas partilhados.

Sem prejuízo de outros locais que se venham a revelar interessantes, numa primeira fase de implementação do sistema considera-se que este deve cobrir a cidade de Albufeira, sendo que os postos deverão localizar-se no centro da cidade e junto a importantes polos geradores/attractores de deslocações, a saber (Figura 2.54): Estação Central de Camionagem de Albufeira, junto à Câmara Municipal de Albufeira, marina de Albufeira, estádio Municipal/Pavilhão Desportivo, mercado municipal de Albufeira, parque de campismo de Albufeira, Baixa da cidade junto ao P5, Pau da Bandeira, INATEL, Zona dos hipermercados (LIDL/ALDI), Av. dos Descobrimentos (junto ao Modelo), Praia da Oura, Av. Dr. Francisco Sá Carneiro no troço Norte (junto ao hotel Montechoro), cruzamento da Avenida dos Descobrimentos com a Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro no troço sul, Biblioteca Municipal, Parque Lúdico de Albufeira e Avenida da Liberdade.

FIGURA 2.54 –PROPOSTA DE LOCALIZAÇÃO DE ESTAÇÕES DO SISTEMA DE BICICLETAS DE UTILIZAÇÃO PARTILHADA DE ALBUFEIRA



Fonte: @figueiradesousa

2.5.5. LO 4.4. – Promover o transporte de bicicletas no sistema de TP

A possibilidade de transportar bicicletas nos transportes públicos permite a introdução do modo ciclável nas viagens quotidianas de maior distância e contribui para a intermodalidade do sistema de transportes do município.

No concelho de Albufeira apenas é possível o transporte de bicicletas nos serviços de transporte coletivo ferroviário, estando o mesmo sujeito, no caso dos serviços regionais, à autorização do chefe de estação e à disponibilidade de espaço existente na carruagem, registando-se ainda alguns constrangimentos devido ao material circulante em serviço.

No caso do TCR, nem nos serviços urbanos do GIRO, nem nos interurbanos operados pela EVA Transportes é possível transportar bicicletas, por falta de equipamentos específicos, tratando-se de um constrangimento importante.

O transporte de bicicletas no interior dos veículos é uma solução pouco viável, principalmente nos serviços urbanos, sugerindo-se, neste caso, o equipamento de alguns veículos com calhas específicas para transporte de bicicletas, cada qual com capacidade para transportar duas bicicletas. Não sendo viável equipar todos os veículos, sugere-se que sejam selecionados os veículos afetos a serviços rodoviários que, no seu percurso, permitam a adução às ciclovias existentes ou perspetivadas para o Município de Albufeira.

Em termos práticos, aconselha-se que fique a cargo dos passageiros a montagem e desmontagem das bicicletas nas calhas, sendo também da sua responsabilidade assegurar a segurança destas durante a viagem. Deve proceder-se à realização de uma ação de formação aos condutores, a montante da implementação destes dispositivos, para que estes possam, de forma simples, explicar (a eventualmente auxiliar os passageiros na fase embrionária da medida) o processo de montagem e desmontagem das bicicletas.

No caso das carreiras interurbanas recomenda-se que os veículos afetos às carreiras propostas estejam adaptados para o transporte de bicicletas no seu interior, dispondo para tal, de zonas para a colocação de bicicletas, as quais deverão ter pontos de amarração das mesmas em segurança, cabendo aos passageiros a responsabilidade de manter a segurança destas durante a viagem.

FIGURA 2.55 –TRANSPORTE DE BICICLETAS NO INTERIOR DE VEÍCULOS DE TCR



FIGURA 2.56 – TRANSPORTE DE BICICLETAS NO EXTERIOR DE VEÍCULOS DE TCR



Propõe-se, desde já, a implementação desta medida nas seguintes ligações rodoviárias que servem o município de Albufeira:

- Carreira urbana que efetua paragem na estação ferroviária de Albufeira – Ferreiras (Linha Laranja);
- Carreira urbana que efetua a ligação ao terminal rodoviário e que articula com a linha laranja que estabelece a ligação à estação ferroviária (Linha Verde);
- Carreira Albufeira – Galé, por servir uma importante zona turística;
- Carreira interurbana Albufeira – Faro.

2.5.6. L.O. 4.5 – Desenvolver projetos de requalificação urbana que incentivem o recurso aos modos suaves

A requalificação da rede pedonal existente e a expansão da mesma através da criação de novos percursos pedonais deverá ter em consideração um conjunto de orientações genéricas que se apresentam no Quadro 2.17 e das quais se destacam, pela sua especial importância: (i) a promoção da acessibilidade rodoviária e (ii) as questões relacionadas com a segurança rodoviária.

Na Linha de Orientação 4.6 efetuam-se propostas para criação e requalificação de percursos pedonais, sendo relevante que nos projetos a desenvolver se atenda às recomendações que se apresentam seguidamente.

QUADRO 2.17 – ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA A QUALIFICAÇÃO DE ZONAS PEDONAIS ESTRUTURANTES

Temática	Orientações Estratégicas
Conetividade	<ul style="list-style-type: none"> • A rede deve ser contínua e não apresentar interrupções (como por exemplo descontinuidades nos passeios ou presença de obstáculos) • Deve apresentar uma boa integração urbana, assegurando interligações lógicas dos percursos
Conforto	<ul style="list-style-type: none"> • Os materiais utilizados devem propiciar deslocações confortáveis e seguras e ser adequados ao uso e condições climatéricas. • Sempre que possível, os percursos devem ser arborizados, oferecer proteção climatérica, nomeadamente níveis de sombreamento aceitáveis. • Deverá minimizar-se a exposição ao ruído e à poluição atmosférica causada pelo tráfego motorizado.
Acessibilidade Universal	<ul style="list-style-type: none"> • Promover um desenho urbano universal e inclusivo que permita a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, contribuindo

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Temática	Orientações Estratégicas
	<p>para a eliminação de barreiras à livre circulação.</p> <ul style="list-style-type: none"> Os critérios de dimensionamento dos passeios devem cumprir o estipulado pelo Decreto-Lei n.º 163/2006⁷.
Segurança Rodoviária	<ul style="list-style-type: none"> Promover a segurança nos atravessamentos pedonais existentes ao longo destes percursos. A localização das passadeiras deve ser avaliada criteriosamente no sentido de responder às necessidades dos peões, minimizando os percursos de atravessamento. Providenciar bons sistemas de iluminação dos percursos, aspeto essencial no combate à criminalidade
Legibilidade	<ul style="list-style-type: none"> Os percursos devem ser intuitivos e permitir uma fácil orientação. Proporcionar sempre que possível, dispositivos que auxiliem a locomoção dos utilizadores com necessidades especiais.

Princípios para o dimensionamento de passeios

A legislação⁸ define que nos passeios adjacentes a vias principais e a vias distribuidoras exista, no mínimo, uma largura livre de 1,50 metros, devendo a mesma, ser de 1,20 metros nos restantes percursos pedonais. Estabelece ainda que podem existir troços dos percursos pedonais com largura inferior a 1,20 metros, se satisfizerem as dimensões referidas relativamente à largura livre. Aponta ainda como largura necessária para a manobra de uma pessoa em cadeira de rodas 1,50 metros.

Os parâmetros de dimensionamento das áreas destinadas à implantação de espaços de utilização coletiva, infraestruturas viárias e equipamentos de utilização coletiva⁹, definem como valor mínimo a considerar na largura dos passeios 2,25 metros, sendo que o Regulamento Municipal de Intervenção na Via Pública do Município de Albufeira define uma largura mínima de 2,5 metros, salvo em locais onde isso seja fisicamente impossível.

Face aos vários critérios definidos na legislação em vigor, recomenda-se que na conceção de raiz de um passeio se considere, sempre que possível, uma largura livre ou útil de 2,50 metros. No que concerne aos projetos de requalificação deverá estabelecer-se um compromisso entre a largura da faixa destinada à circulação automóvel e a largura dos passeios e ponderar vários aspetos: (i) intensidade de fluxos pedonais; (ii) volume de tráfego automóvel; (iii) função que se pretende para o arruamento e tipologia de tráfego a

⁷ Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto que estabelece as condições de acessibilidade a satisfazer no projeto e na construção de espaços

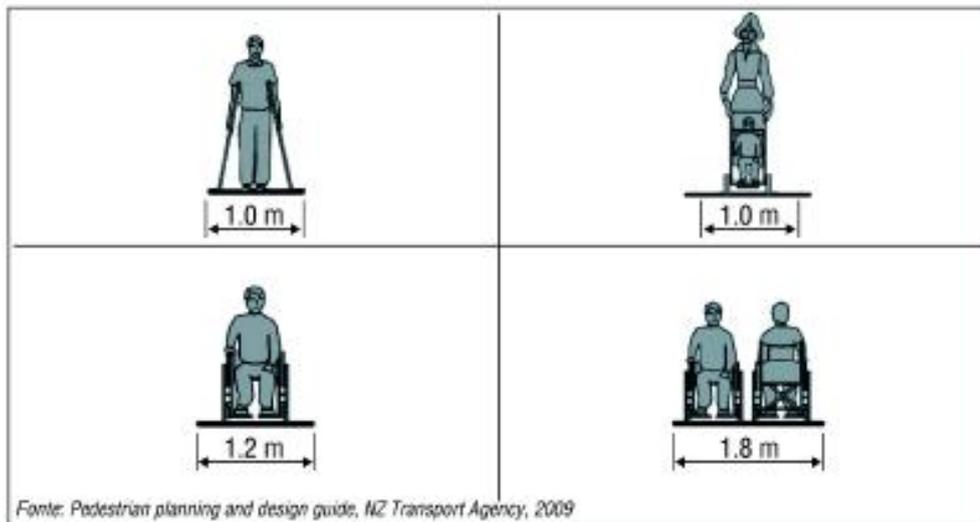
públicos, equipamentos coletivos e edifícios públicos e habitacionais.

⁸ Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto.

⁹ Definidos na Portaria n.º 216-B/2008, de 3 de março.

privilegiar. Sempre que possível, deverá procurar-se que o passeio disponha, no mínimo, de uma largura útil de 1,50 metros a 1,80 metros, sendo a largura desejável 2,50 metros.

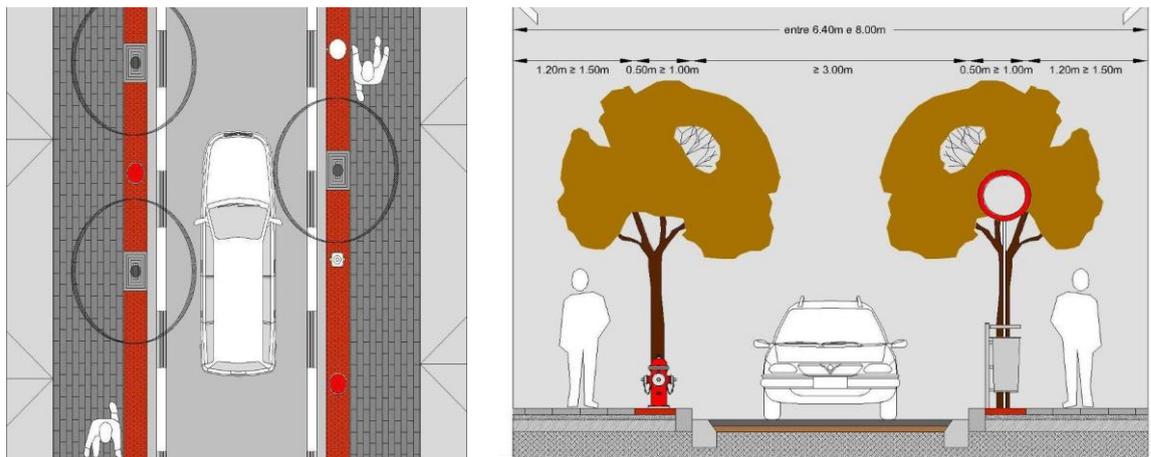
FIGURA 2.57 – ESPAÇO MÍNIMO DE MANOBRADA DE PEÕES



Fonte: Pedestrian Planning and design guide, Transport Agency, 2009

Um dos aspetos relevantes está associado à colocação de mobiliário urbano, que, de *per si*, constitui um obstáculo à circulação pedonal. Sempre que possível deverá ser criada uma faixa destinada à colocação de mobiliário urbano, infraestruturas e arborização (assinalada a vermelho na Figura 2.58) e que seja paralela às vias de circulação (automóvel e pedonal).

FIGURA 2.58 – EXEMPLO DE INTERVENÇÃO EM VIAS DE SEGREGAÇÃO AUTOMÓVEL – PEÃO



Fonte: @figueiradesousa

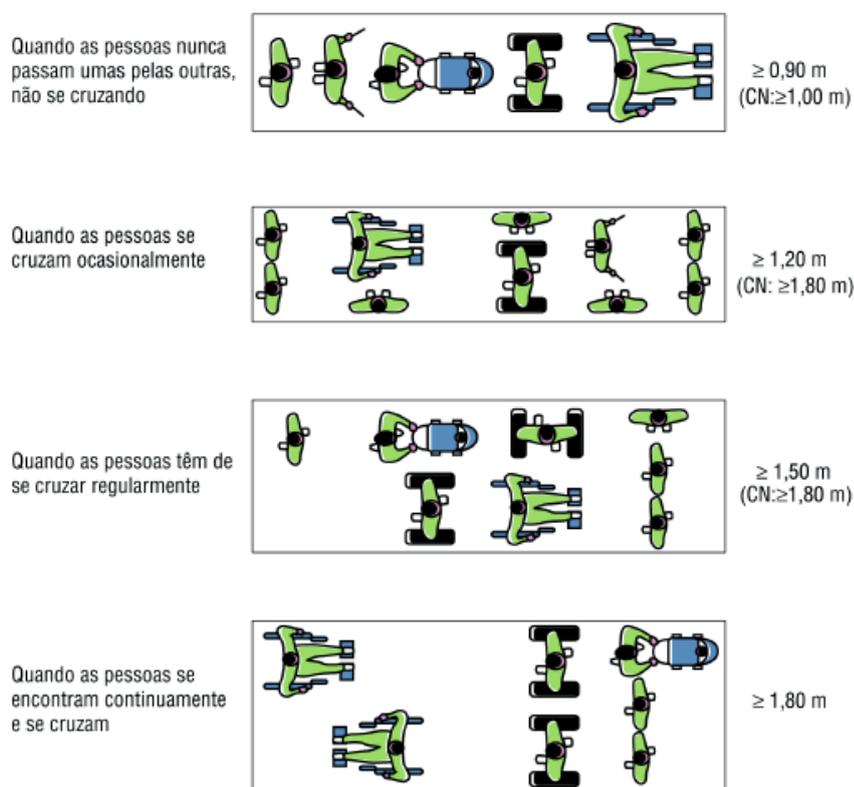
Ainda no que concerne à colocação de mobiliário urbano é importante ter presente que a ocupação da via pública deve obedecer a um conjunto de regras no que concerne a: i) tipologia de materiais (cor, mobiliário, dimensão, iluminação); (ii) colocação e disposição do material na via pública (devendo o mesmo ser facilmente amovível, evitando-se situações de estruturas fixas e de difícil remoção) e; (iii) larguras úteis livres para circulação pedonal a salvaguardar, as quais deverão ser determinadas em função da tipologia de arruamentos, bem como dos fluxos pedonais dos arruamentos.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Note-se que, o Município de Albufeira dispõe de um “Regulamento de Ocupação do Espaço Público”¹⁰, onde são definidas as regras para o licenciamento de ocupação do espaço público. Importa contudo ter presente que em diversas zonas pedonais do município, onde se destaca a área pedonal do centro histórico da cidade, se verificam diversas lacunas neste domínio, nomeadamente: (i) o mobiliário dos estabelecimentos comerciais instalados não cumpre os requisitos definidos no regulamento; (ii) os requisitos definidos no regulamento não têm em consideração os fluxos pedonais registados, sendo as larguras úteis para os corredores de circulação pedonal são insuficientes para garantir a fluidez dos percursos e a criação de percursos acessíveis (ver Figura 2.59).

FIGURA 2.59 – ESPAÇO ÚTIL NECESSÁRIOS PARA AS DESLOCAÇÕES PEDONAIS



CN: critérios nos países nórdicos (Dinamarca, Finlândia, Islândia, Noruega e Suécia)

Fonte: Rede pedonal – Princípios de Planeamento e Desenho Urbano, Coleção de Brochuras Técnicas, IMT, março 2011

¹⁰ Edital 230/2013, publicado no Diário da república nº67 de 5 de abril de 2013

Como tal, recomenda-se a requalificação da área pedonal do centro histórico da cidade de Albufeira, bem como do troço sul da Avenida Sá Carneiro (Oura), no sentido de reduzir os espaços concessionados e permitir um alargamento da faixa útil de circulação pedonal.

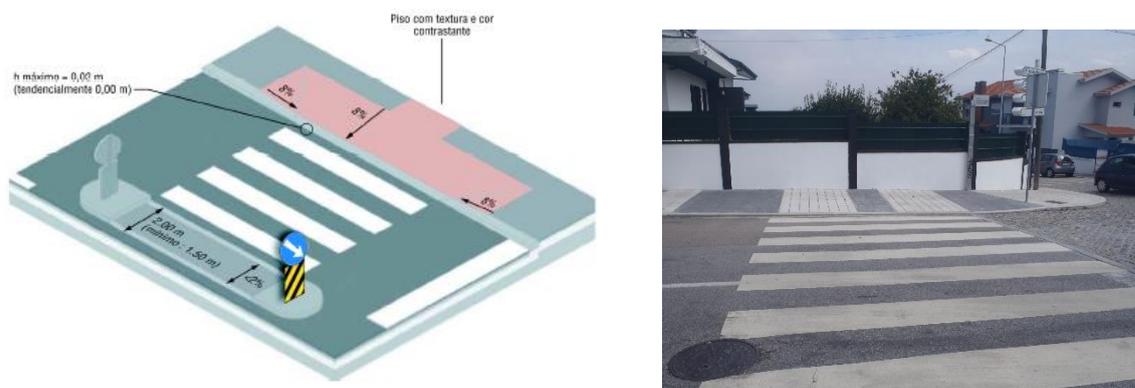
Princípios para o dimensionamento de passadeiras

Os atravessamentos pedonais constituem o principal ponto de conflito numa via entre os peões e o tráfego motorizado devendo, no entanto, ser garantidas as condições de segurança necessárias para o atravessamento da via pelo peão. A localização das passadeiras deve dar resposta às necessidades dos peões e proporcionar, sempre que possível e em segurança, o percurso por estes desejado (caminho mais curto).

Nos atravessamentos pedonais recomenda-se ainda o **rebaixamento do passeio ao nível da faixa rodoviária**, importante para a população com mobilidade condicionada e que confere maior conforto às deslocações pedonais. A dimensão transversal da passadeira deve estar compreendida entre os 4 e os 5 metros e o lancil, no encontro com o passeio, não poderá ter uma altura superior a 2 cm.

Tendo em vista a criação de percursos pedonais acessíveis, recomenda-se ainda que nos projetos de requalificação e/ou construção de passadeiras se coloque pavimento táctil, que facilite o atravessamento de invisuais. A sinalização táctil deve ser colocada em faixas com largura entre os 25 e 60 cm, perpendiculares ao sentido de deslocação e ser de cor e textura contrastantes com o piso adjacente. O pavimento texturado tem de ter pelo menos 0,8 m de largura.

FIGURA 2.60 – DIMENSÕES PARA A CONCEÇÃO DE PASSAGENS DE PEÕES E EXEMPLO DE PASSADEIRA



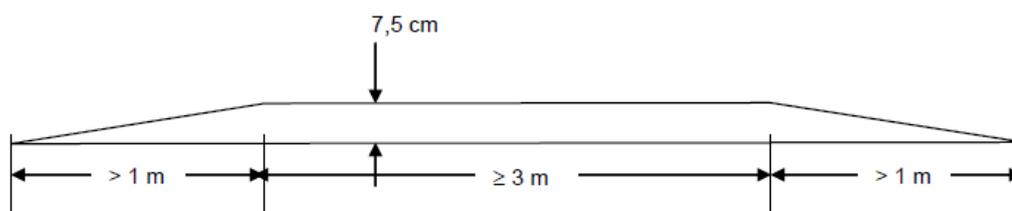
Fonte: Adaptado de Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos, 2007 e @figueiradesousa, 2018

A passagem de peões pode ser implementada associada a um elemento de acalmia de tráfego, por exemplo uma **plataforma sobrelevada trapezoidal**. Esta plataforma, para além de obrigar à redução da velocidade dos veículos motorizados, contribui para uma melhor visibilidade do peão. Não se recomenda a implementação destas soluções em vias onde exista circulação de serviços de transporte público coletivo rodoviário, nem em itinerários principais de veículos de socorro.

Estes dispositivos verticais apresentam como desvantagens o ruído produzido e a eventual contribuição para efeitos de aceleração e desaceleração por parte dos condutores, sendo desaconselhadas em vias de

atravessamento de bairros residenciais onde se registe um volume significativo de tráfego. Na Figura 2.61 apresentam-se os critérios de dimensionamento de uma passadeira sobrelevada (trapezoidal)¹¹.

FIGURA 2.61 – PRINCÍPIOS DE DIMENSIONAMENTO DE UMA PLATAFORMA TRAPEZOIDAL



Fonte: Nota técnica para instalação e sinalização de lombas reductoras de velocidade, ANSR, 2007

Nas imediações de polos geradores/atradores onde se registem fluxos pedonais intensos localizados junto a vias distribuidoras principais (e.g. escolas, áreas de concentração de comércio e serviços) recomenda-se a colocação de **semáforos e/ou a sinalização com luzes LED das passadeiras** (ver ponto 2.3.7.1 relativo às medidas de acalmia de tráfego).

Pavimentação de áreas pedonais

Nas áreas de vocação pedonal deverá valorizar-se a colocação de um **pavimento seguro e cómodo** que facilite este tipo de deslocamentos. Esta situação é especialmente relevante nos centros históricos (e.g. Centro Histórico da Albufeira, Guia e Paderne), onde o pavimento em calçada irregular é bastante desconfortável e provoca frequentemente quedas. Poderá por exemplo criar-se uma faixa com um pavimento confortável que facilite estas deslocamentos.

Os materiais a adotar deverão proporcionar uma superfície regular, homogénea, resistente, com durabilidade e alguma permeabilidade para evitar acumulação de água e ser antiderrapante. Devem ainda ser consideradas as questões estéticas e de construção, bem como económicas, na escolha das soluções e dos materiais. A boa iluminação dos percursos é outro aspeto chave para a segurança das áreas a requalificar.

¹¹ Para mais informações sobre o dimensionamento de passadeiras sobrelevadas consultar: Coleção de Brochuras Temáticas – Acalmia de Tráfego, IMT, março 2011

FIGURA 2.62 – EXEMPLO DE FAIXAS PEDONAIS NA VIA PÚBLICA – SINES



FIGURA 2.63 – EXEMPLO DE FAIXAS PEDONAIS NA VIA PÚBLICA – NISA



Fonte: Google e @figueiradesousa

Soluções tipo de intervenções por tipologia de arruamento

Como se verificará na Linha de Orientação 4.6, muitas das intervenções prioritárias propostas implicam a alteração do perfil-tipo dos arruamentos, assim como a adoção de soluções de desenho urbano que se coadunem com as recomendações para requalificação dos arruamentos anteriormente apresentadas. Note-se que, como referido anteriormente, sempre que a largura da via o permita, deverão ser previstos passeios com 2,50 metros de largura. Contudo, nas situações em que tal não é possível poderá optar-se pela implementação de um dos perfis-tipo que se apresenta seguidamente:

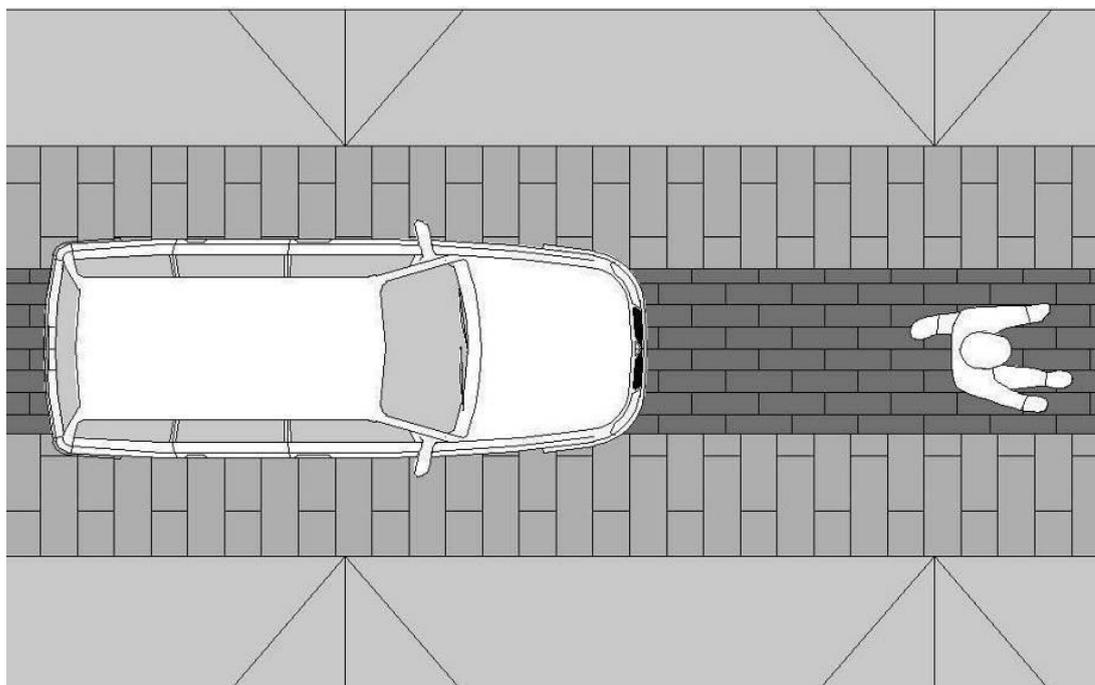
- **Perfil 1 – Perfil-transversal tipo de dimensão média inferior a 5,40 metros**

Neste escalão enquadram-se todos os arruamentos que tendo uma faixa de rodagem de 3,00 metros, não possibilitam a existência de passeios de ambos os lados do arruamento com a dimensão mínima consentida a percursos acessíveis – 1,20 metros.

São arruamentos que comportam um só sentido de tráfego, devendo as áreas afetas à circulação pedonal ser complanares ao plano de circulação automóvel.

Quando o perfil transversal tipo médio for inferior a 5,40 metros, o arruamento deverá ser classificado como sendo predominante pedonal, devendo o tráfego motorizado ser condicionado exclusivamente a moradores. Nestes casos, o pavimento deverá ser confortável para os fluxos pedonais em todo o perfil do arruamento, ou caso isso não seja possível, implementar-se uma faixa pedonal como as descritas no ponto anterior.

FIGURA 2.64 – PLANTA E PERFIL INFERIOR A 5,40M



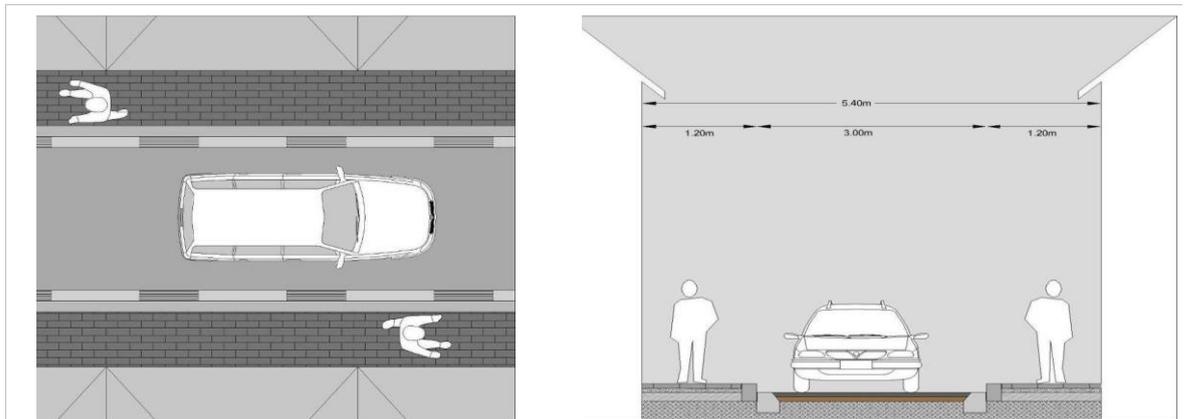
Fonte: @figueiradesousa

- **Perfil 2 – Perfil transversal tipo de dimensão média superior a 5,40 metros e inferior a 8,40 metros.**

Neste escalão enquadram-se todos os arruamentos que, com uma faixa de rodagem compreendida entre os 5,40 e os 8,40 metros, possibilitam a existência de passeios de ambos os lados do arruamento com a dimensão mínima consentida a percursos acessíveis – 1,20 metros.

Tratam-se de arruamentos que têm a capacidade de acomodar dois sentidos de tráfego sem que a largura mínima do passeio seja posta em causa. Para arruamentos apenas com um sentido de tráfego e o perfil transversal médio igual ou superior a 5,40 metros, poderá ter-se passeios com 1,20 metros de largura em cada lado, sendo que em alguns casos poderá ser possível a inserção de uma faixa destinada a infraestruturas, desde que a faixa de rodagem tenha apenas 3,00 metros de largura.

FIGURA 2.65 – PLANTA E PERFIL DE ARRUAMENTO COM 5,40 M DE LARGURA (SENTIDO ÚNICO)

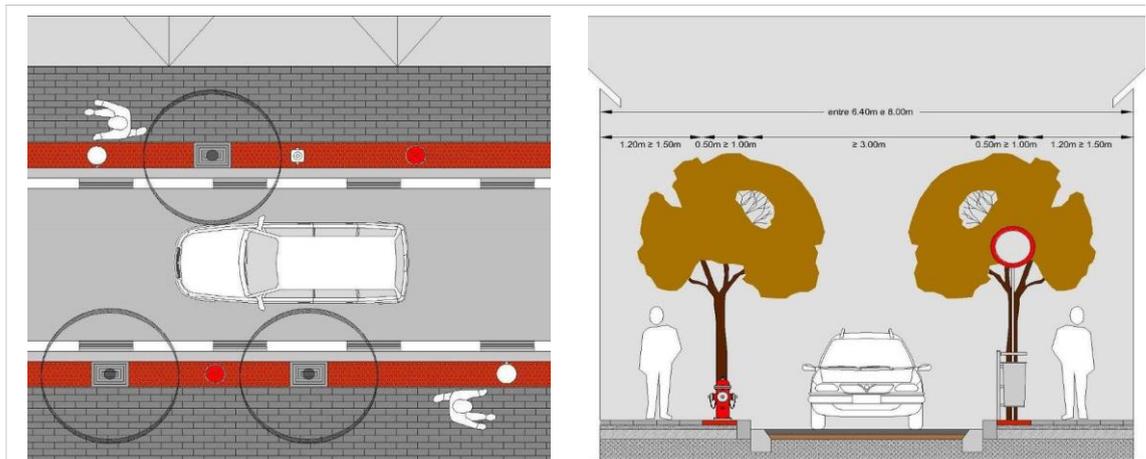


Os valores definidos correspondem à lógica de perfil de um arruamento com largura mínima dentro dos valores estabelecidos, para a circulação de pessoas com mobilidade reduzida.

Perfil mínimo | 1,20m (passeio) + 3,00m (circulação automóvel de sentido único) + 1,20m (passeio)

Os arruamentos com dois sentidos de tráfego e um perfil transversal médio de, no máximo, igual a 8,40 metros, poderão comportar passeios com 1,20 metros de largura e com uma faixa de rodagem de 3,00 metros de largura para cada sentido de tráfego.

FIGURA 2.66 – PLANTA E PERFIL DE ARRUAMENTO COM VARIÁVEL E INFERIOR A 8,40 M (SENTIDO ÚNICO)

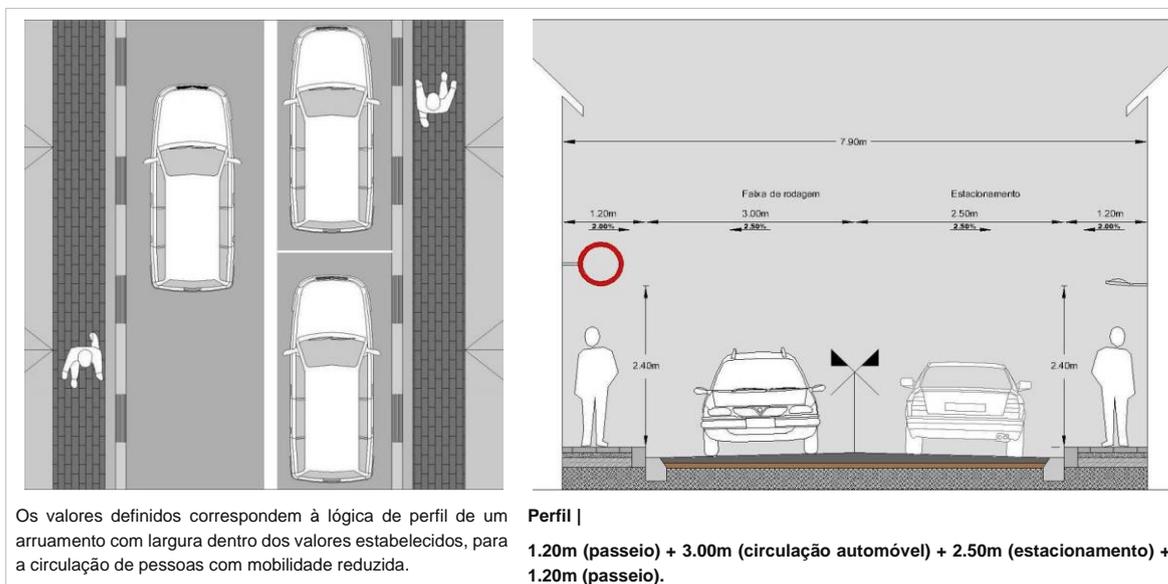


Os valores definidos correspondem à lógica de perfil de um arruamento com largura mínima dentro dos valores estabelecidos, para a circulação de pessoas com mobilidade reduzida.

Perfil intermédio|

1,20m (passeio) + 1,00m (corredor de infraestruturas) + 3,00m (circulação automóvel de sentido único) + 1,00m (corredor de infraestruturas) + 1,20m (passeio).

FIGURA 2.67 – PLANTA E PERFIL DE ARRUAMENTO COM VARIÁVEL E INFERIOR A 8,40 M (SENTIDO ÚNICO E ESTACIONAMENTO)



Fonte: @figueiradesousa

- **Perfil 3 – Perfil transversal tipo de dimensão média superior a 8,40 metros**

Neste escalão enquadram-se todos os arruamentos com uma faixa de rodagem superior a 8,40 metros e que possibilitam a existência de passeios de ambos os lados do arruamento com a dimensão mínima consentida a percursos acessíveis – 1,20 metros.

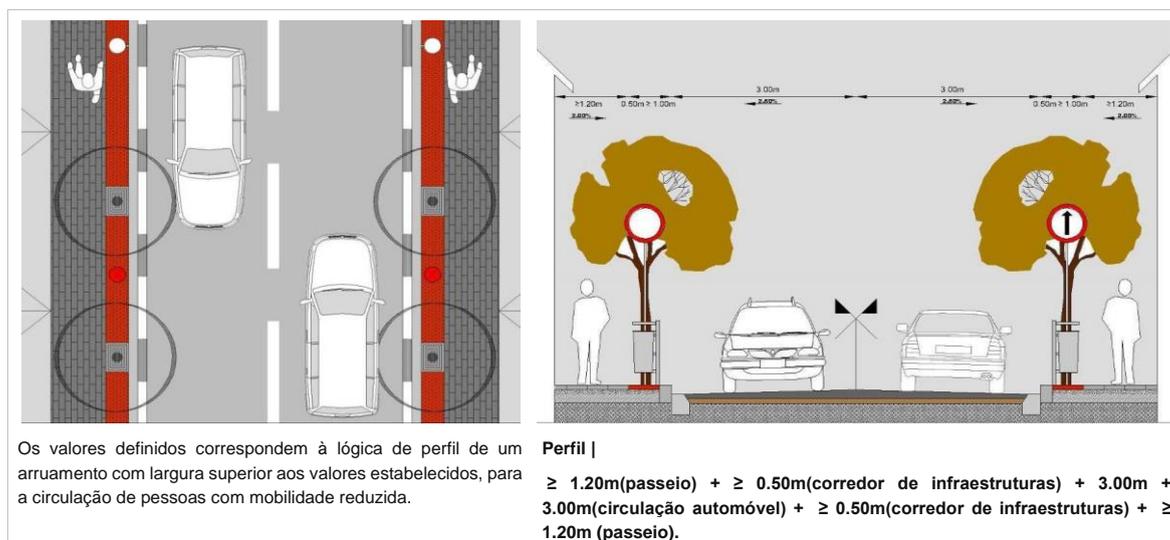
Trata-se de arruamentos que dispõem de duas faixas de rodagem para cada sentido de tráfego, sem que a largura mínima do passeio seja comprometida. É também possível a inserção, nos passeios, de faixas destinadas às infraestruturas, bem como de estacionamento na via pública.

Em arruamentos com dois sentidos de tráfego e perfil transversal médio igual ou superior a 8,40 metros, podem existir passeios de ambos os lados, com 1,20 metros de largura, assim como faixas de infraestruturas e faixas de rodagem, com 3,00 metros de largura para cada sentido de tráfego.

Nos arruamentos com dois sentidos de tráfego e perfil transversal médio superior a 8,40 metros, poderão existir passeios de ambos os lados de 1,20 metros de largura, assim como faixas de infraestruturas, separador central com largura igual ou superior a 1,20 metros e faixas de rodagem com 3,00 metros de largura para cada sentido de tráfego.

Já nos arruamentos com dois sentidos de tráfego e perfil transversal médio superior a 8,40 metros, poderão existir passeios de ambos os lados da via com 1,20 metros de largura, assim como faixas de infraestruturas, estacionamentos com 2,50 metros de largura e duas faixas de rodagem com 3,00 metros de largura para cada sentido de tráfego.

FIGURA 2.68 – PLANTA E PERFIL DE ARRUEAMENTO COM LARGURA SUPERIOR A 8,40 M



Fonte: @figueiradesousa

A definição de uma boa rede pedonal que interligue os principais polos atratores/geradores poderá potenciar grandes mudanças na vivência e dinâmicas da cidade e zonas adjacentes. A existência de passeios largos e confortáveis e passadeiras acessíveis incentiva uma maior utilização do modo pedonal, reduzindo-se a necessidade do uso de modos motorizados, em especial nas deslocações de curta distância.

2.5.7. LO 4.6. – Requalificar/expandir a rede pedonal

O **modo pedonal**, representa 16% das viagens efetuadas diariamente pelos residentes em Albufeira, sendo um modo importante para assegurar deslocações de curta distância e enquanto elo de ligação entre etapas de viagens realizadas noutros modos de transporte. Trata-se de uma quota de utilização reduzida face às potencialidades deste modo de transporte, mas expectável pelas características orográficas de algumas áreas do território do município, nomeadamente do centro histórico de Albufeira.

Este modo de transporte é ainda essencial no acesso ao sistema de transportes coletivos, nomeadamente às principais paragens de TCR, que por norma se localizam em áreas centrais dos principais aglomerados urbanos, mas também na ligação aos principais equipamentos e serviços de influência supramunicipal, bem como às principais interfaces de transporte.

Apesar do investimento que tem vindo a ser realizado pelo município no âmbito da requalificação e expansão da rede pedonal do centro histórico de Albufeira, persistem ainda **problemas na gestão do espaço público** que afetam a qualidade dos circuitos pedonais e dos quais se destacam:

- **Perfil de alguns arruamentos inseridos no centro histórico**, com faixas de rodagem estreitas e que não permitem a colocação de passeios de resguardo aos peões;
- **Descontinuidade dos percursos pedonais**, em algumas situações causada por **estacionamento ilegal** que condiciona a circulação pedonal e, por vezes, a circulação automóvel e ainda por descontinuidades dos passeios;
- Existência de **passeios de largura reduzida** que não propiciam a continuidade dos percursos pedonais, em áreas em que se registam fluxos a pé significativos e onde importa potenciar a utilização deste modo de transporte;

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- **Ocupação excessiva da via pública por mobiliário urbano** e áreas concessionadas a estabelecimentos comerciais, que reduzem a faixa de circulação pedonal, condicionando a sua utilização por pessoas com mobilidade condicionada, mas que também afeta a circulação pedonal nos períodos de maior utilização destas vias. Esta situação ocorre sobretudo nos eixos pedonais da zona da baixa de Albufeira;
- **Passadeiras** mal localizadas, sem rebaixamentos dos lancis;
- **Operações de cargas e descargas** em arruamentos pedonais que ocorrem frequentemente fora do período regulamentado e que conflituam com a circulação pedonal.

Assim, e no que concerne à rede pedonal, definiu-se uma hierarquia da rede, identificando-se eixos estruturantes e propostas concretas de criação de novos percursos e de intervenções prioritárias a realizar para os principais aglomerados populacionais do município.

Os eixos pedonais identificados como estruturantes correspondem a percursos pedonais que estabelecem a ligação entre importantes equipamentos coletivos e/ou destas a zonas de concentração de comércio, detendo por isso maior potencial para a realização de viagens “a pé”. Estes eixos correspondem igualmente a arruamentos prioritários para requalificação de passeios, dos atravessamentos pedonais e criação de percursos acessíveis que proporcionem deslocamentos confortáveis e seguros e induzam uma maior utilização deste modo.

2.5.7.1. Propostas para a rede pedonal dos principais aglomerados urbanos

Albufeira e Olhos de Água

A **zona centro de Albufeira**, com mais de 4 000 viagens realizadas a pé diariamente, apresenta-se como uma área de vocação pedonal importante, sendo necessário requalificar alguns eixos onde se registam atualmente importantes fluxos pedonais e, simultaneamente, criar eixos que melhorem as condições de acessibilidade pedonal a alguns polos atratores/geradores, e onde esteja já instalada uma procura desejável, de forma a diminuir a distância entre locais e melhorar as condições de conforto e comodidade existentes.

As propostas efetuadas para esta zona e que se apresentam na Figura 2.70 são as seguintes:

- **Criação de corredor pedonal que permita igualmente o acesso a veículos de socorro na Av. 25 de Abril**, na baixa de Albufeira, através da remoção da área ocupada pelas esplanadas.

Importa reter que, em toda esta zona, o espaço concessionário a estabelecimentos comerciais para a colocação de expositores e esplanadas de bares deixa uma largura útil de circulação inferior a 1,20 metros (valor mínimo para a largura das faixas pedonais) em muitos arruamentos. Se atendermos aos fluxos pedonais existentes em muitos períodos do dia é fácil compreender que o espaço disponível é insuficiente o que causa constrangimentos de circulação pedonal e impedem o acesso de veículos de socorro.

Neste caso específico, o volume de fluxos pedonais registados em alguns períodos do dia, justifica a existência de passeios com largura superior a 2,5 metros;

FIGURA 2.69 – EXEMPLOS DE OCUPAÇÃO EXCESSIVA DO ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO PEDONAL – ALBUFEIRA



Fonte: @figueiradesousa, novembro 2016

- **Criação de rede pedonal no Caminho dos Brejos**, através da colocação de passeios na ligação da EN395 (entrada de Albufeira Poente) à zona das escolas, abrangendo a EB1 e JI de Vale de Pedras e Escola Básica e Secundária de Albufeira (EBSA);
- **Melhoria das acessibilidades pedonais ao longo da Estrada das Sesmarias e Estrada da Galé** – criação de passeios ao longo de todo o percurso, onde existem atualmente descontinuidades na malha pedonal, incluindo ainda a colocação de iluminação pública;
- **Melhoria das acessibilidades pedonais na zona centro de Albufeira** – criação de passeios em toda a zona do Malpique, nomeadamente na **Rua António Aleixo**. Esta intervenção enquadra-se numa intervenção de âmbito mais alargado, associada à requalificação da Rua António Aleixo e descrita anteriormente no ponto 2.3.4 do presente relatório;
- **Melhoria das acessibilidades pedonais no Páteo e Vale de Santa Maria**, através da colocação de passeios, estabelecendo a ligação, por ponte, de uma das entradas principais da cidade (EN395) à zona do Páteo e consequentemente à Av. do Ténis;
- **Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua Paul Harris**, dotando este arruamento de novos passeios, entre o Centro de Saúde e a Estação Central de Camionagem;
- **Rua do Movimento das Forças Armadas (MFA)**, criação de uma zona de coexistência através do reperfilamento do arruamento, permitindo assim o alargamento das áreas destinadas à circulação pedonal e consequentemente redução do perfil da faixa de rodagem, potenciando assim a requalificação deste eixo de acesso à baixa da cidade. A intervenção deverá contemplar o nivelamento do pavimento e a diferenciação dos espaços através do recurso a diferentes materiais. A intervenção prevê ainda a pedonalização do troço final deste arruamento, que entronca na Rua Alves Correia;
- **Rua das Telecomunicações**, a restrição da circulação para apenas um sentido de circulação e o reordenamento do estacionamento que permitirá alargar os passeios e melhorar as condições de circulação pedonal;
- **Rua Bairro dos Pescadores**, através da colocação de controlo de acessos no troço do prolongamento da Rua das Telecomunicações, de forma a restringir a circulação automóvel neste arruamento apenas a residentes, ainda que continuem a ser permitidos os atravessamentos transversais;
- **Rua Alves Correia**, o troço inicial compreendido entre a Rua do MFA e a Rua Ferreira de Castro será pedonalizado, sendo permitida a circulação automóvel no troço compreendido entre a Rua Ferreira de Castro e a Travessa Alves Correia. Ainda neste arruamento, o troço compreendido entre a Travessa Alves Correia e a Rua Sacadura Cabral, pelo seu perfil transversal, será intervencionado, de forma a criar

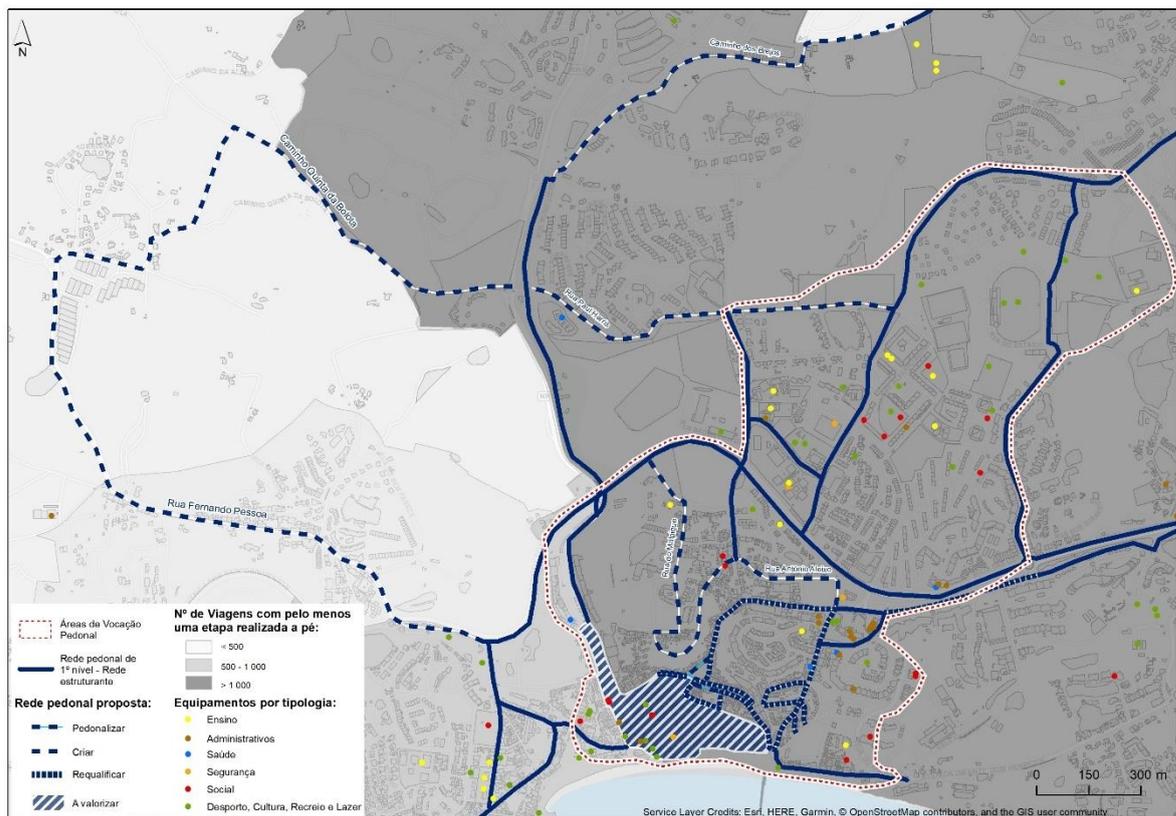
Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

uma zona de coexistência com acesso restrito a residentes. Esta última intervenção permitirá reduzir significativamente a circulação automóvel que acede atualmente à baixa da cidade pela Rua do MFA;

- **Rua Alves Correia (troço atualmente pedonal)**, que carece de intervenção de requalificação que torne de forma a tornar este arruamento mais atrativo para as deslocações pedonais (repavimentação, iluminação, mobiliário urbano);
- **Rua dos Telheiros**, através da requalificação do arruamento para acomodar uma zona de coexistência, transformando-a num eixo com prioridade aos peões.

FIGURA 2.70 – PROPOSTAS DE EXPANSÃO/REQUALIFICAÇÃO DA REDE PEDONAL – ALBUFEIRA



Fonte: Município de Albufeira, 2017 e @figueiradesousa

Note-se que a orografia do centro de Albufeira desincentiva uma maior utilização dos modos suaves, em especial da população que apresenta maiores dificuldades de mobilidade (caso da população mais idosa) e da população com mobilidade condicionada. Atualmente existem umas escadas rolantes que estabelecem a ligação da zona alta à zona baixa da cidade, contudo este meio mecânico não resolve todos os problemas, uma vez que não permite o transporte de carrinhos de bebés, pessoas em cadeira de rodas, invisuais, sendo mesmo perigoso para pessoas idosas com maiores dificuldades de mobilidade.

A via pública (percurso assegurado pela Rua dos Telheiros) apresenta também fracas condições de segurança para as deslocações destes segmentos da população, quer pela inclinação dos arruamentos, quer pela presença de estacionamento.

Assim recomenda-se a **colocação de um meio mecânico adicional (elevador ou funicular)** que estabeleça a ligação entre a zona do Pau da Bandeira e a baixa de Albufeira.

No caso concreto dos **Olhos de Água** propõe-se a criação de uma zona de coexistência na **Rua 25 de Abril**, tal como proposto para a Rua do MFA em Albufeira, através da redução do perfil da faixa de rodagem, nivelamento e diferenciação do pavimento, que deverá induzir velocidades reduzidas, dando prioridade às áreas destinadas aos peões e potenciando assim o modo pedonal neste eixo de acesso à praia.

Oura

No que concerne às propostas para a rede pedonal da Oura propõe-se a requalificação de vários eixos pedonais da rede estruturante, a saber:

- **Av. Doutor Francisco Sá Carneiro**, para a qual se propõe a pedonalização deste arruamento no troço sul que, para além de deter um elevado número de estabelecimentos comerciais é um dos principais locais de diversão noturna do município, sendo frequentes os conflitos entre transporte individual e peões.

No troço Norte e, face às características do arruamento e à necessidade de manter o acesso ao edificado, propõe-se a criação de uma zona de coexistência, reduzindo as bolsas dedicadas ao estacionamento, alargado a faixa destinada à circulação pedonal e revitalizando este eixo;

FIGURA 2.71 – AVENIDA DOUTOR FRANCISCO SÁ CARNEIRO



Fonte: @figueiradesousa, novembro 2016

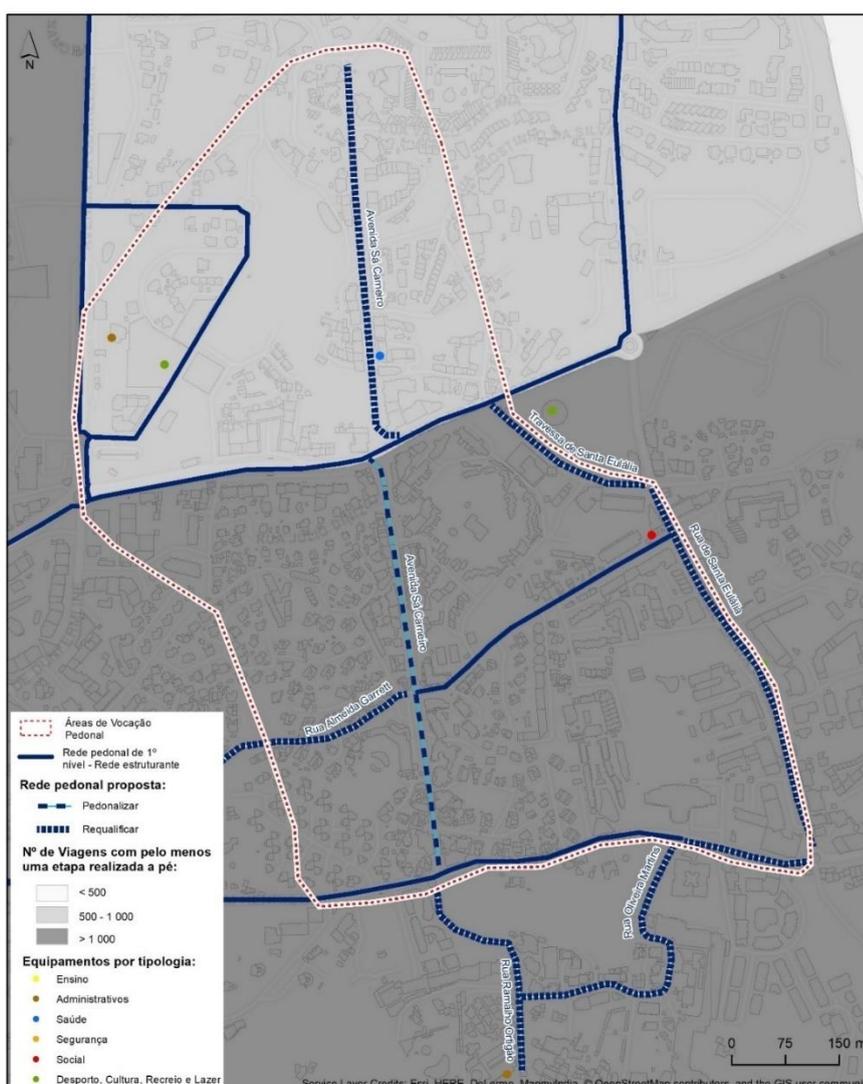
- **Rua Ramalhão Ortigão**, criando um percurso pedonal contínuo e seguro entre a rotunda da praia da Oura e a rotunda da Avenida Infante D. Henrique/Rua José Fontana, através da construção de passeios, o reordenamento/proibição do estacionamento e a requalificação do pavimento;
- **Rua Oliveira Martins**, que se constitui como um dos acessos à Praia da Oura e onde se propõe o ordenamento do estacionamento, através da marcação dos lugares de um dos lados do arruamento e a dotação de passeios em alguns troços do mesmo onde estes ainda não existam, dando assim continuidade ao percurso pedonal;
- **Rua Almeida Garrett**, onde se deverão criar percursos pedonais contínuos através da construção de passeios em ambos os lados da via, eliminando o estacionamento na via pública e ordenando as bolsas de estacionamento existentes;

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- **Travessa de Santa Eulália**, na qual se propõe a construção de passeios e a implementação de passadeiras, assim como o reordenamento do estacionamento, de forma a melhorar a acessibilidade pedonal nesta zona, nomeadamente no acesso ao Mercado das Areias de São João;
- **Rua de Santa Eulália**, na qual o estacionamento será reordenado em resultado do alargamento dos passeios, de forma a melhorar as acessibilidades pedonais deste arruamento.

FIGURA 2.72 – PROPOSTAS DE EXPANSÃO/REQUALIFICAÇÃO DA REDE PEDONAL – OURA



Fonte: Município de Albufeira, 2017 e @figueiradesousa

Ferreiras

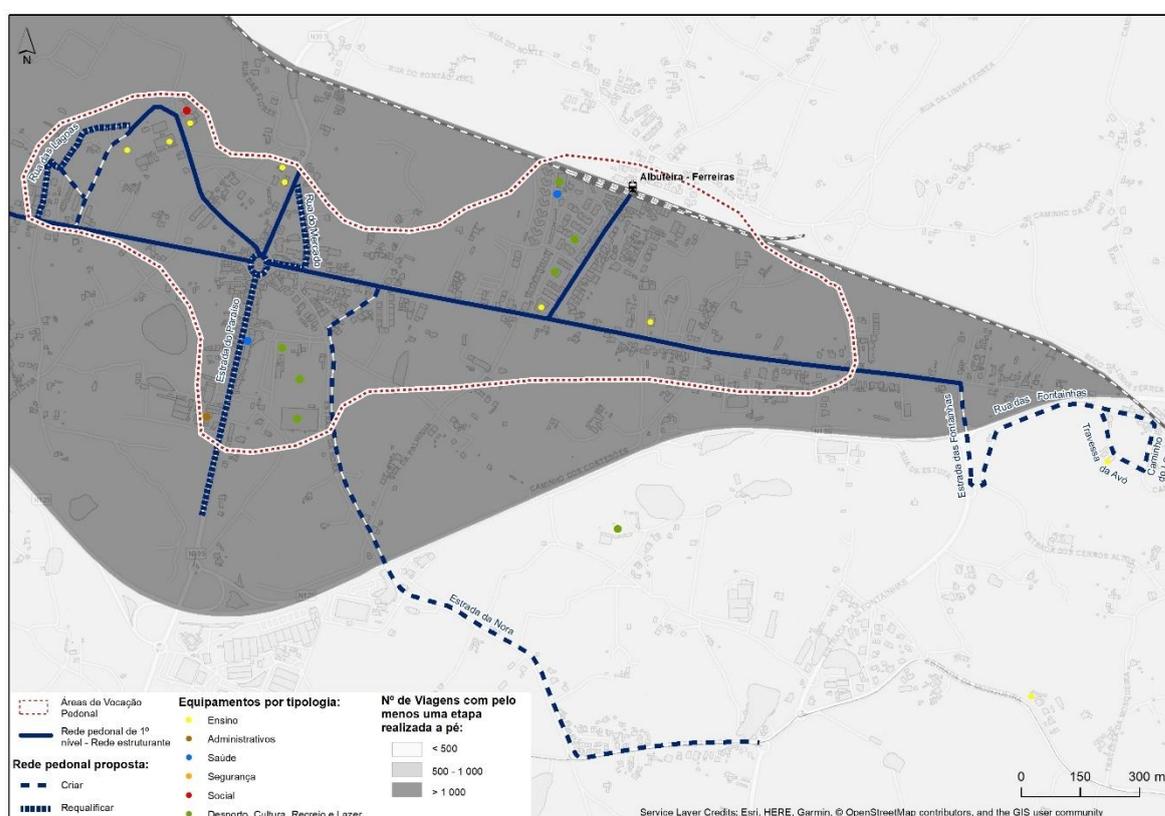
As propostas desenvolvidas para o aglomerado de Ferreiras visam essencialmente 2 tipologias de intervenções: (i) a requalificação de eixos da rede estruturante, tendo em vista a melhoria das condições de circulação pedonal e de segurança rodoviária, quer através da realocação de passadeiras, quer da implementação das medidas de acalmia de tráfego propostas anteriormente (designadamente a colocação de equipamento semafórico de controlo da velocidade) e; (ii) a criação de novos percursos que encurtem as distâncias nas ligações a alguns equipamentos estruturantes.

A requalificação e expansão dos eixos pedonais apresenta-se como um fator extremamente importante para a população, tanto nas deslocações de curta distância dentro do núcleo urbano de Ferreiras como nas ligações à estação Ferroviária, sendo propostas as seguintes medidas:

- **Criação de corredor pedonal e ciclável da Estação Ferroviária às Fontainhas, pela Av. 12 de julho,** ligação do passeio da Estrada das Fontainhas ao passeio da Av. 12 de julho, em Ferreiras, dando continuidade à circulação pedonal até à estação Ferroviária;
- **Criação de corredor pedonal e ciclável na Estrada da Nora,** através da colocação de passeios neste arruamento, entre a Estrada das Fontainhas e a Avenida 12 de julho em Ferreiras;
- **Rua do Mercado,** colocação de passeios em toda a sua extensão de modo a dar continuidade aos já existentes e efetuar a ligação à Rua das Escolas;
- **Requalificação da Estrada do Paraíso,** onde se propõe o alargamento dos passeios, através da redução do estacionamento existente em alguns troços da via, a realocação dos atravessamentos pedonais existentes, de acordo com as deslocações que fazem mais sentido para os peões que utilizam esta via e ainda a **criação de passeio** junto ao Mercado do Levante;
- **Requalificação de percurso pedonal entre a escola e a Avenida 25 de Abril,** com a colocação de passeios em toda a sua extensão e a marcação de atravessamentos pedonais nos locais onde faça mais sentido, face às deslocações pedonais registadas. Nas imediações da escola e como proposto no ponto 2.3.7.1 deverão sinalizar-se os atravessamentos pedonais através da colocação de luzes;
- **Criação de percurso pedonal entre a escola e a Avenida 25 de Abril,** permitindo formalizar um atalho pedonal entre estes dois arruamentos com as devidas condições de conforto e segurança (que atualmente se encontra em terra batida). Admite-se que a concretização deste percurso possa acontecer no âmbito de um loteamento que se encontra previsto para este local;

Este percurso deverá ligar-se ao percurso pedonal a requalificar ao longo da Rua das Lagoas, permitindo criar um novo percurso pedonal com a colocação de passeios;
- **Criação de percurso pedonal entre a Estrada das Fontainhas e a Escola,** que efetuará a ligação do corredor pedonal da Estação Ferroviária às Fontainhas, pela Av. 12 de julho proposto no PAMUS e a EB1 das Fontainhas. Esta medida integra a colocação de passeios e de atravessamentos pedonais ao longo de toda a extensão da Rua das Fontainhas e do Caminho do Levante.

FIGURA 2.73 – PROPOSTAS DE EXPANSÃO/REQUALIFICAÇÃO DA REDE PEDONAL EM FERREIRAS



Fonte: Município de Albufeira, 2017 e @figueiradesousa

Guia

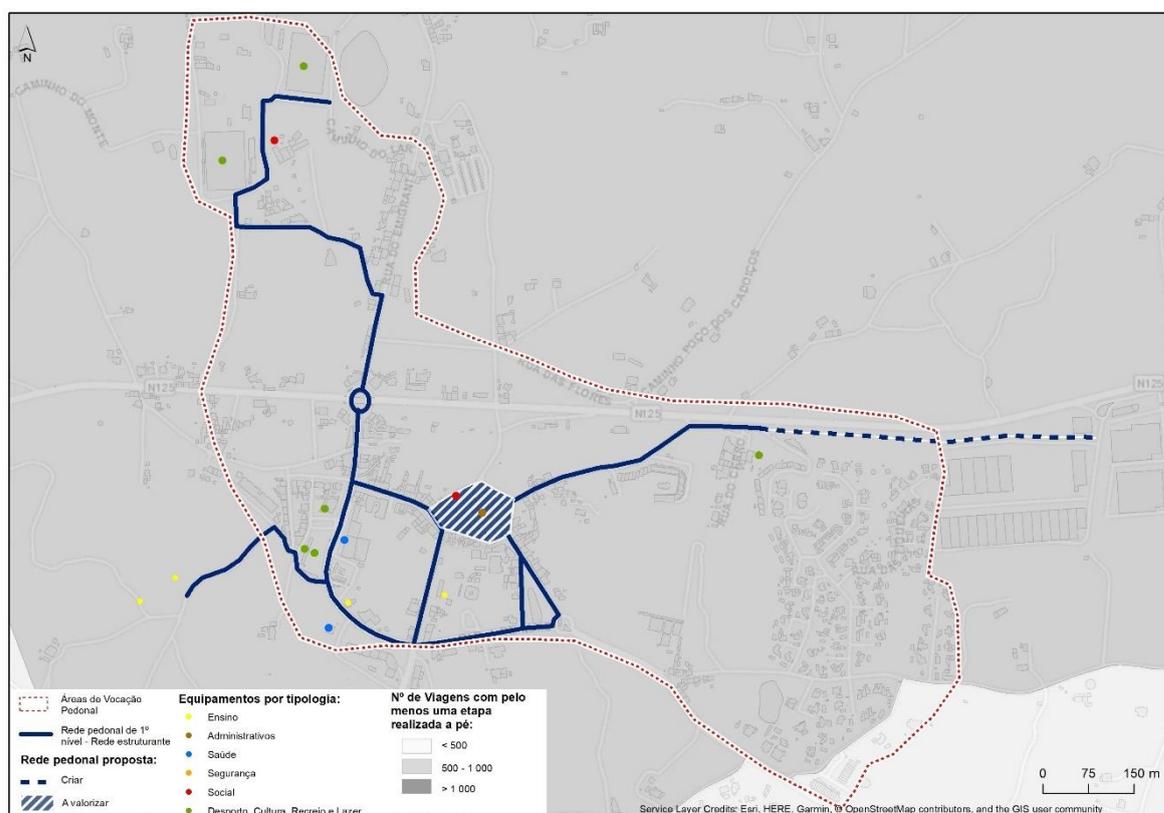
A área de vocação pedonal deste aglomerado corresponde à zona central, identificando-se na Figura 2.74 a rede estruturante. A área de vocação pedonal tem a particularidade de abranger o centro histórico do aglomerado, onde existem diversos arruamentos com um perfil bastante estreito e sem vocação para acolher as funções de circulação e estacionamento.

As propostas de requalificação e expansão da rede pedonal no aglomerado da Guia incidem essencialmente na melhoria das condições de conforto no centro do aglomerado urbano e na criação de uma ligação do centro à zona comercial e de serviços através de via pedonal dedicada, a saber:

- **Melhoria das acessibilidades pedonais no núcleo urbano da Guia**, dotando o centro histórico da vila com condições de conforto para os peões. Esta intervenção visa, sempre que o perfil dos arruamentos o permita, a colocação de passeios e de atravessamentos pedonais sinalizados e com pavimento diferenciado do existente na faixa de rodagem automóvel. Quando o perfil dos arruamentos não o permitir, deverão ser implementadas faixas pedonais em pavimento diferenciado, confortável para os peões, contínuos e em material antiderrapante;

- **Criação de percurso pedonal**, paralelo à EN125 que vise a ligação entre a zona residencial em torno do Parque Infantil e a zona comercial e de serviços, nomeadamente junto à Norauto;
- **Melhoria das condições de circulação pedonal entre a Guia e Vale da Parra**, através de construção/requalificação de passeios nos troços da EM1281 onde existe edificado.

FIGURA 2.74 – PROPOSTAS DE EXPANSÃO/REQUALIFICAÇÃO DA REDE PEDONAL EM GUIA



Fonte: Município de Albufeira, 2017 e @figueiradesousa

Paderne

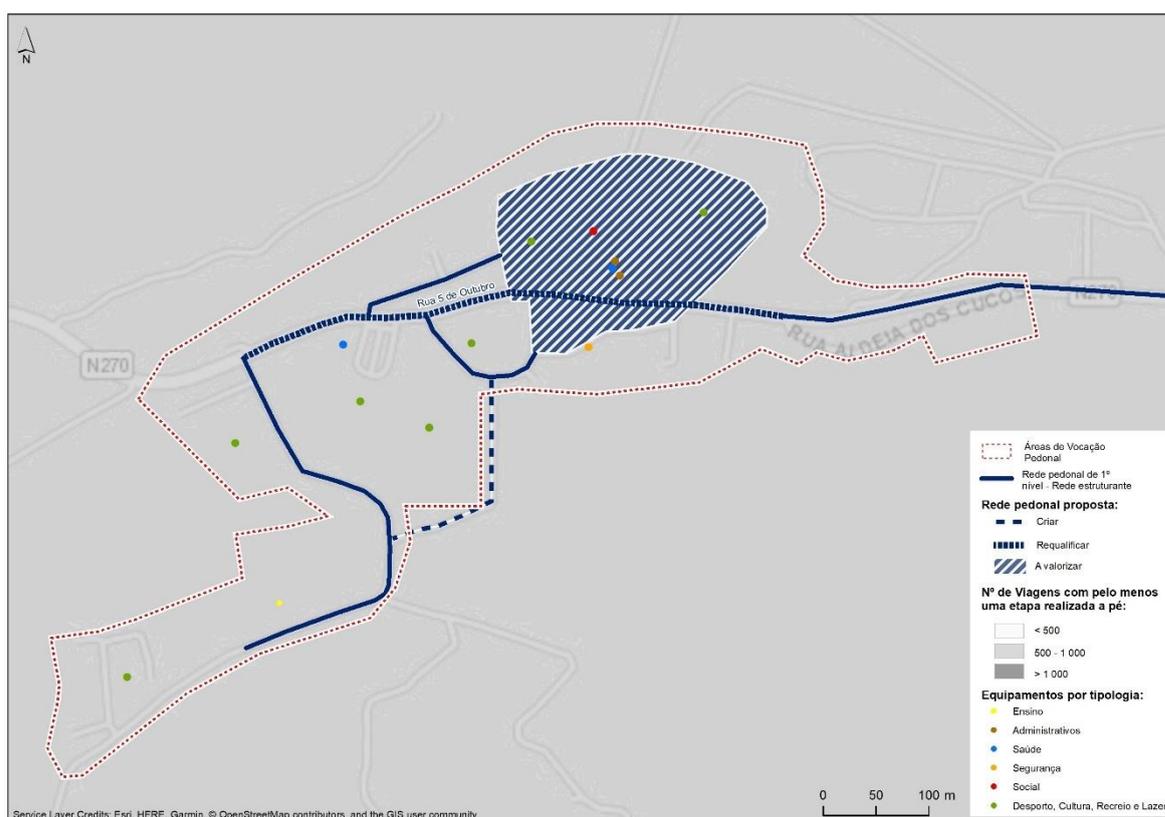
Neste aglomerado pretende-se melhorar as condições de acessibilidade pedonal na zona centro do núcleo urbano, incrementando as condições de conforto e segurança dos peões e criando percursos que efetuem ligações entre equipamentos geradores/attractores de viagens. Propõe-se assim a implementação das seguintes medidas:

- **Melhoria da acessibilidade pedonal do caminho que envolve o campo de futebol**, estabelecendo a ligação pedonal ao longo do pavilhão desportivo de Paderne até ao campo de futebol, permitindo assim melhorar as condições de conforto e segurança no percurso entre os principais equipamentos coletivos, designadamente entre os equipamentos desportivos e os equipamentos escolares, dando continuidade ao arruamento;
- **Requalificação das acessibilidades pedonais na Rua 5 de Outubro**, através da colocação de **atravessamentos pedonais** com diferenciação do pavimento ao longo da via (e.g. borracha ou betão pré-fabricado). A medida contempla ainda a colocação de sinalização vertical. Trata-se de um arruamento que efetua o atravessamento do aglomerado urbano e que deverá deter algum tráfego de atravessamento. Como tal importa dotá-lo de atravessamentos seguros, que simultaneamente deverão

induzir a redução de velocidade dos veículos em circulação. Adicionalmente propõe-se ainda a realocação do controlo semafórico mais próximo do aglomerado no sentido de reduzir a velocidade de circulação dos veículos no atravessamento do mesmo;

- **Melhoria das acessibilidades pedonais no núcleo urbano de Paderne**, com a requalificação dos passeios, a colocação de atravessamentos pedonais, sinalização vertical e horizontal e a colocação de passeios ou faixas pedonais nos arruamentos onde os mesmos não existam. Tratando-se um centro histórico propõe-se a criação de uma zona de coexistência na zona assinalada na Figura que se segue como “a valorizar”, limitando o estacionamento às bolsas devidamente ordenadas e dando prioridade ao peão.

FIGURA 2.75 – PROPOSTAS DE EXPANSÃO/REQUALIFICAÇÃO DA REDE PEDONAL EM PADERNE



Fonte: Município de Albufeira, 2017 e @figueiradesousa

2.5.8. LO 4.6. – Divulgar informação sobre as redes pedonais e cicláveis

2.5.8.1. Divulgar as redes pedonais estruturantes

Como incentivo ao recurso ao modo pedonal para a realização de viagens de curtas distância no município de Albufeira, considera-se fundamental a elaboração de uma carta ou cartas com os percursos pedonais

FIGURA 2.77 – MAPA DE PERCURSOS PEDONAIS NO CENTRO DE AVEIRO



Fonte: http://ape.aveiro.pt/templates/GenericDetail.aspx?id_object=39459&TM=2260&id_class=2260&CssClass=DefaultTitle, consultado em dezembro de 2013

Em Albufeira, importante polo turístico, considera-se ser de elaborar mapas para os aglomerados referidos anteriormente e ainda para a Oura, Montechoro e eventualmente Galé/Sesmaria, identificando-se os principais polos de atração turística (hotéis, praias, principais monumentos, parques de campismo e caravanismo, etc), as principais zonas de comércio e serviços, assim como a sinalização das principais interfaces de transportes e parques de estacionamento, juntamente com a definição dos percursos pedonais recomendados.

Um aspeto importante que influencia o sucesso da implementação desta medida prende-se com os canais selecionados para a divulgação destes mapas. Sendo esta informação direcionada para públicos-alvo muito distintos, considera-se que deverá ser divulgada em formato papel (a disponibilizar em pontos estratégicos dos aglomerados urbanos, na forma de *muppies*, mapas e panfletos), bem como em meios informáticos direcionados para as faixas etárias mais jovens e para turistas que assim podem planear atempadamente as suas deslocações.

Para a elaboração destes mapas sugere-se o recurso a ferramentas SIG que permite não só a georreferenciação dos percursos, mas facilita a realização de diversos cálculos, como por exemplo o tempo de deslocações entre dois pontos de interesse.

2.5.8.2. Elaborar e divulgar a rede ciclável municipal

A rede ciclável definida na L.O. 4.1 – Expandir/requalificar a rede ciclável deverá ser apresentada num mapa que permita ao utilizador identificar, de forma clara, os percursos existentes, as zonas de estacionamento e ainda polos de interesse ao longo da rede.

Uma carta ciclável municipal, que inclua igualmente as ligações cicláveis aos municípios vizinhos de Loulé e Silves, pode abranger todos os percursos cicláveis do município, ou apresentar apenas alguns circuitos específicos (por exemplo rotas de turismo, rotas entre aglomerados urbanos, rotas entre polos geradores/attractores de deslocações e equipamentos). Um dos elementos chave de uma carta desta natureza é a ligação entre os principais polos de interesse como zonas de serviços, locais turísticos, comércio, praias, etc.

Atendendo às características do município, a carta ciclável municipal deve conter:

- Rede de interface de transportes públicos para a promoção do modo ciclável nos rebatimentos aos modos de transporte públicos (em articulação com as medidas previstas nas LO4.2 – Criar uma rede de apoio às deslocações cicláveis e LO4.2. Promover o transporte de bicicletas nos transportes públicos);
- Percursos cicláveis municipais e intermunicipais com diferenciação da tipologia de vias;
- Principais monumentos turísticos, com sinalização de percursos que se possam realizar com recurso a este modo;
- Principais polos geradores/attractores de deslocações;
- Parques, zonas de lazer e principais equipamentos desportivos que possam acolher nas suas atividades desportivas, percursos cicláveis.

A carta ciclável municipal a produzir deverá ser desenvolvida em formato SIG (Sistema de Informação Geográfica), uma vez que esta aplicação permite exportar a informação contida na carta em diferentes formatos, estimar tempos e distâncias entre zonas de forma rápida e ainda, articular a mesma com os mapas da rede pedonal previstos na medida anterior. Atendendo que esta medida tem como objetivo promover as deslocações pendulares cicláveis é importante que esta abranja as principais áreas de concentração de emprego, serviços e ainda as escolas, nomeadamente as EB23 e as Escolas Secundárias.

Esta carta deverá ser divulgada à população em geral e aos visitantes, devendo, no entanto, adaptar-se a forma de divulgação e comunicação aos diversos grupos-alvo. De entre as formas de divulgação possível destaca-se a rádio, imprensa escrita, *muppies*, cartazes, folhetos de divulgação e os meios digitais, na página internet do município, *newsletter*, aplicações para telemóveis, na intranet dos principais aldeamentos turísticos, no site do Algarve *Shopping*, etc.

Os mapas da rede ciclável devem estar permanentemente atualizados, tanto em matérias de redes entre si como dos pontos de interesse nelas existentes, recomendando-se, no caso de Albufeira, que se adotem, para já, formatos de divulgação facilmente atualizáveis face à perspetiva de expansão da rede ciclável municipal para que esta medida não acarrete elevados encargos financeiros. Propõe-se que apenas se invista em formatos de divulgação mais estáticos, como folhetos ou mapas desdobráveis, apenas quando a rede ciclável do município de Albufeira e a sua articulação à rede intermunicipal se encontre mais estável.

2.5.9. LO 4.7. – Desenvolver um plano de acessibilidade para todos que abranja os principais centros urbanos

A promoção e garantia da plena acessibilidade é um aspeto essencial à qualidade de vida dos cidadãos e de exercício dos seus direitos, sendo um dever tornar a cidade um espaço total de liberdade.

O Decreto-Lei nº163/2006, de 8 de agosto define as condições de acessibilidade para todos ao espaço público, equipamentos e serviços coletivos, de forma a garantir às pessoas com mobilidade condicionada uma sociedade sem barreiras, garantindo a sua autonomia e favorecendo práticas inclusivas. Este DL refere que, até 2014, os municípios nacionais devem adequar as suas redes pedonais, a acessibilidade aos edifícios e aos transportes públicos, de modo a garantir a acessibilidade universal para todos.

Assim, é proposto o desenvolvimento de um Plano Municipal de Promoção de Acessibilidade para Todos para o município de Albufeira, o qual deverá identificar os principais problemas de acessibilidade na rede pedonal, no acesso aos edifícios públicos e aos transportes coletivos e ainda propor soluções adequadas à mitigação destes problemas.

Este Plano deverá:

- **Permitir a circulação pedonal acessível** em coexistência com as esplanadas e espaço público concessionado em toda a **zona baixa de Albufeira**, que se assumem como um dos principais obstáculos neste âmbito. Atualmente, o espaço destinado à circulação pedonal é claramente insuficiente face aos elevados fluxos de procura que se registam em alguns períodos horários, limitando ainda a livre circulação de veículos de socorro em caso de ser necessário aceder a alguns estabelecimentos comerciais aqui instalados;
- **Promover a requalificação dos acessos às principais paragens de autocarro** em que se verifica a existência de problemas de acessibilidade, garantindo que o acesso de pessoas com mobilidade condicionada é feito de forma segura e confortável e sem barreiras que condicionem a sua circulação;
- **Garantir as condições de acessibilidade para todos nos edifícios**, incluindo as **interfaces de transporte** (estação ferroviária e estação central de camionagem), quer ao nível da circulação como nos acessos às bilheteiras, existência de wc's adaptados, entre outros.

Em paralelo, deve ser ainda promovida a **adaptação gradual dos veículos de transporte público** (rodoviário e ferroviário) de modo a incluir o transporte adequado para pessoas com mobilidade condicionada, como por exemplo rampas, lugares reservados de maior dimensão, etc.

2.6. OBJETIVO ESPECÍFICO 5 – DEFINIR UMA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO QUE CONTRIBUA PARA OPÇÕES DE PADRÕES DE MOBILIDADE MAIS SUSTENTÁVEIS

2.6.1. Enquadramento e Linhas de Orientação

O estacionamento constitui-se como um importante elemento de gestão do sistema de mobilidade e transportes, uma vez que a oferta, o regime de exploração e a organização espacial são elementos que influenciam a utilização do transporte individual, a repartição modal e a qualidade do espaço público.

A existência de estacionamento no local de destino da viagem e o custo associado ao mesmo são aspetos fundamentais na escolha do modo de transporte, em particular na utilização do automóvel.

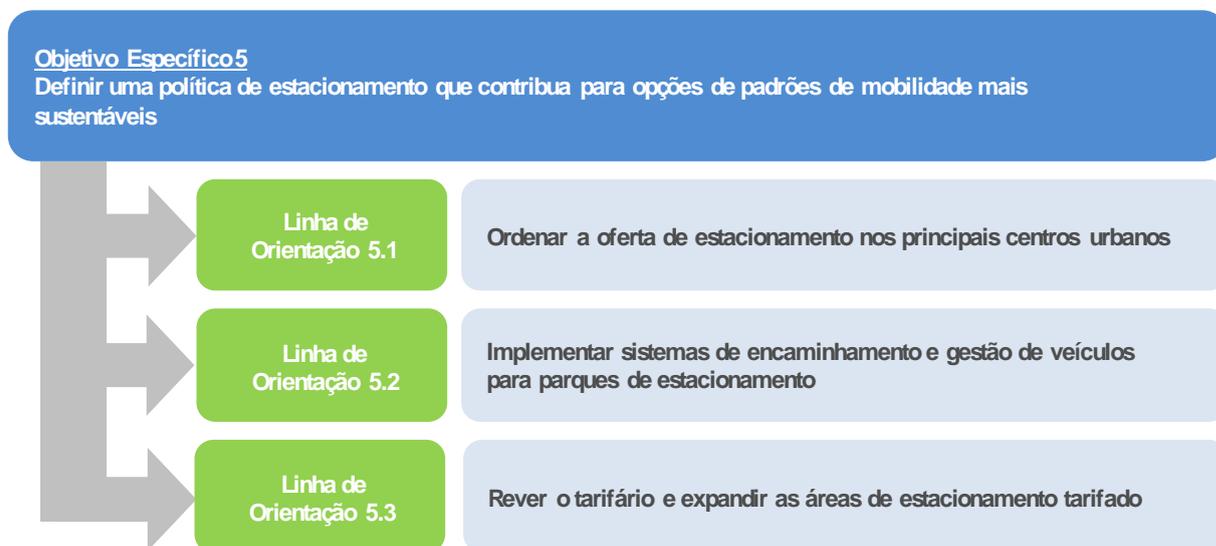
Assim, a definição de uma política favorável a padrões de mobilidade mais sustentáveis deve também passar pela implementação de políticas de estacionamento que articulem o dimensionamento, a duração, a rotatividade e o preço da oferta de estacionamento nas cidades com a oferta de serviços de TP de passageiros, introduzindo condicionantes à acessibilidade em transporte individual.

De salientar que Albufeira apresenta características de procura bastante diferenciadas entre o verão e o inverno, devendo as medidas a propor no plano de ação ter em consideração esta especificidade, de forma a puderem ser aplicadas e introduzidas de forma diferenciada consoante os períodos de verão e de inverno.

O estacionamento no aglomerado urbano de Albufeira é tarifado na zona da Avenida da Liberdade, devido à necessidade de promover uma maior rotação de veículos nesta área de concentração de comércio e serviços. Existem igualmente diversos parques de estacionamento neste aglomerado que visam reduzir a procura no centro histórico, na baixa e nas principais zonas de comércio. Na fase de caracterização e diagnóstico identificaram-se ainda alguns constrangimentos, associados essencialmente com: (i) a elevada procura de estacionamento ilegal nos principais aglomerados urbanos e nos acessos às praias, em especial no período de verão; (ii) a necessidade de reforço da fiscalização do estacionamento ilegal e; (iii) a necessidade de rentabilizar a oferta existente nos parques de estacionamento tarifado.

Apresentam-se na Figura 2.78 as linhas de orientação definidas para a prossecução deste objetivo descrevendo-se de seguida as medidas propostas no âmbito de cada uma delas.

FIGURA 2.78 – OBJETIVO ESPECÍFICO 5 E LINHAS DE ORIENTAÇÃO



2.6.2. LO 5.1. – Ordenar a oferta de estacionamento nos principais centros urbanos

O **estacionamento** é uma das áreas fundamentais para disciplinar a utilização do transporte individual, em especial nas áreas centrais dos aglomerados urbanos quando se pretende privilegiar a utilização dos transportes públicos e dos modos suaves, uma vez que constitui um **instrumento de gestão da procura**.

As propostas desenvolvidas para os aglomerados urbanos de Albufeira e Oura encontram-se associadas sobretudo às seguintes tipologias de intervenção: (i) ordenar o estacionamento em alguns arruamentos onde não se encontra formalizado de forma a evitar o estacionamento ilegal e, em alguns casos, expandir as áreas de estacionamento tarifado; (ii) reordenar o estacionamento em arruamentos que serão alvo de requalificações ao nível da circulação ou de melhoria das condições dos modos suaves e; (iii) interditar o estacionamento em arruamentos que não possuem ou deixaram de possuir características compatíveis com esta função.

Nos aglomerados de Ferreiras, Guia e Paderne as intervenções propostas assumem um carácter pontual e visam sobretudo: (i) requalificar o centro histórico, através da redução da oferta de estacionamento e; (ii) criar uma oferta alternativa para residentes e visitantes.

2.6.2.1. Albufeira

Do balanço entre a oferta e a procura efetuado na Fase de Caracterização e Diagnóstico do PMT de Albufeira (Quadro 2.18), conclui-se que atualmente Albufeira Poente e o Centro Histórico são as áreas mais problemáticas, com taxas de ocupação, no período de verão, de respetivamente 116% e 90%. No entanto, este facto não se reflete no período de inverno, em que a taxa máxima de ocupação ronda os 40%. Apresentam-se no Quadro 2.8 os valores de oferta e procura para cada período indicado.

QUADRO 2.18 – ADEQUAÇÃO OFERTA-PROCURA – SITUAÇÃO ATUAL

Área de levantamento	Oferta (VP + Parques)	Procura Verão		Procura Inverno		Taxa de Ocupação	
		Procura Legal	Procura Ilegal	Procura Legal	Procura Ilegal	Verão	Inverno
Albufeira Nascente	4 667	3 007	599	816	59	77%	19%
Albufeira Noroeste	413	141	128	30	33	65%	15%
Albufeira Norte	3 442	1 991	306	1109	29	67%	33%
Albufeira Poente	1 529	1 121	652	447	99	116%	36%
Centro Histórico	1 913	1 265	453	598	161	90%	40%
Montechoro	34	34	4	0	0	112%	0%
Olhos de Água	1 443	886	292	359	192	82%	38%
Urbanização da Marina	1 465	100	0	0	0	7%	0%
Total	14 906	8 545	2 434	3 359	573	74%	26%

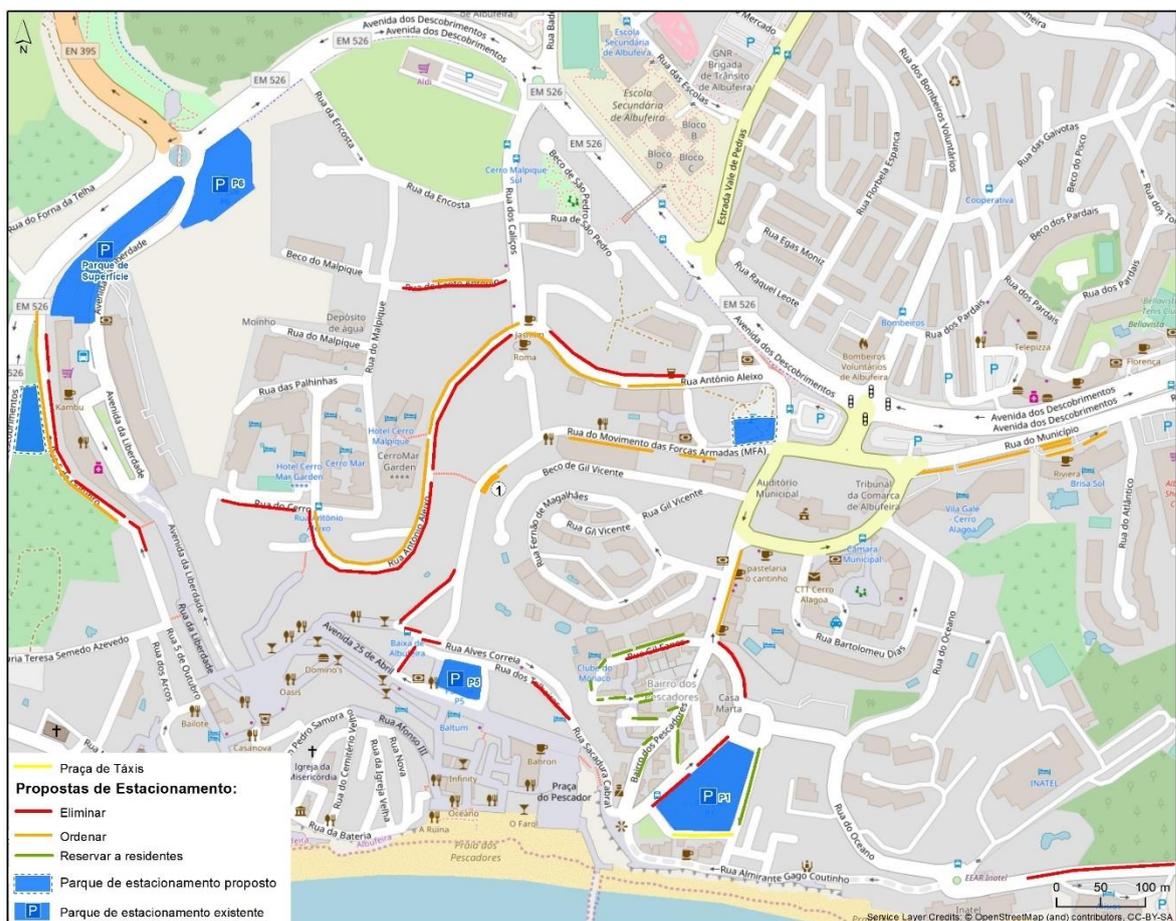
Fonte: EMI, fevereiro e março de 2012 e Levantamentos de estacionamento, agosto e novembro 2016

Acresce que, como referido nos subcapítulos anteriores, as intervenções de requalificação propostas para o espaço público implicam necessariamente o ordenamento do estacionamento em diversos arruamentos, dos quais se destacam a Rua Movimento das Forças Armadas, a Rua das Telecomunicações, a Rua António Aleixo, a Rua do Município e a Rua 5 de Outubro.

As propostas desenvolvidas para Albufeira encontram-se sistematizadas na Figura 2.79 e são apresentadas com maior detalhe no Anexo V. Das principais propostas de intervenção salientam-se:

- **Ordenamento do estacionamento nos seguintes arruamentos:** Rua António Aleixo, Rua do Município entre o cruzamento com a Rua Pedro Álvares Cabral e o entroncamento com a rotunda dos relógios (troço que atualmente tem dois sentidos e que passará a ter sentido único de circulação), Rua de Santo António, Rua Movimento das Forças Armadas, Rua 5 de Outubro, Rua das Telecomunicações, Rua Pedro Álvares Cabral, Rua do Oceano, a Rua Bartolomeu Dias e Rua José de Vasconcelos e Sá;
- **Interdição de estacionamento:** Rua dos Telheiros, Rua do Cerro, Rua Alves Correia, Rua Ferreira de Castro e troço final da Rua Movimento das Forças Armadas e em alguns troços de outros arruamentos onde se propõe ordenar o estacionamento;
- **Reordenamento e reserva de estacionamento a residentes:** Rua Bairro dos Pescadores (apenas nos troços assinalados na figura) e Rua Gil Eanes.

FIGURA 2.79 – PROPOSTAS DE ESTACIONAMENTO NO CENTRO DE ALBUFEIRA



Fonte: @figueiradesousa

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

As propostas de intervenção programadas para o centro de Albufeira perspetivam o ordenamento de cerca de 796 lugares de estacionamento e uma redução de cerca de 169 lugares, por interdição e reordenamento de estacionamento em diversos arruamentos, sendo, por isso, necessário colmatar as carências de estacionamento registadas no período de verão e aumentar a oferta de estacionamento, nomeadamente nas zonas de **Albufeira Poente** e **Centro Histórico**. Assim, propõe-se a **criação de um parque de estacionamento com capacidade para 250 viaturas na Rua 5 de Outubro**, localização proposta face à possibilidade da criação de um centro de micrologística no mesmo local, rentabilizando assim o investimento associado (ver ponto.2.7.2).

Face aos resultados apurados, é importante que o parque a construir se localize na zona Poente de Albufeira, próxima do Centro Histórico e da Rua 5 de Outubro. Contudo, a localização proposta apresenta a desvantagem de se encontrar num terreno de elevado declive, pelo que os acessos terão de se realizar pela Rua 5 de Outubro e pela Rua Maria Teresa Semedo de Azevedo.

Note-se que, no início da Rua Movimento das Forças Armadas (próximo do cruzamento com a Rua António Aleixo) encontra-se previsto um loteamento, para o qual se recomenda a cedência de lugares de uso público para colmatar as carências de estacionamento nesta área central da cidade resultantes das propostas de requalificação dos diversos arruamentos.

No Quadro 2.19 sistematiza-se a oferta atual e a oferta futura associada às propostas apresentadas para cada arruamento. Como se pode constatar da sua análise verifica-se a necessidade de reforçar a oferta de estacionamento pelo que se propõe a construção de um parque com capacidade para cerca de 250 viaturas. Esta necessidade encontra-se associada apenas à procura registada no período de verão, dado que no período de inverno a oferta disponível é suficiente para cobrir a procura registada.

QUADRO 2.19 – ADEQUAÇÃO OFERTA-PROCURA – SITUAÇÃO ATUAL

Área de levantamento	Oferta (VP + Parques)	Procura Verão		Procura Inverno		(Oferta - Procura)	
		Procura Legal	Procura Ilegal	Procura Legal	Procura Ilegal	Verão	Inverno
Albufeira Nascente	4 667	3 007	599	816	59	1 051	3 782
- Centro de Albufeira	2675	1766	460	796	59	449	1820
- Oura	1992	1241	139	20	0	612	1972
Albufeira Poente	1 529	1 121	652	447	99	-236	991
Centro Histórico	1 913	1 265	453	598	161	94	1 053
Total	8 109	5 393	1 704	1 861	319	907	5 824

Fonte: EMI, fevereiro e março de 2012, Levantamentos de estacionamento, agosto e novembro 2016 e PMT de Albufeira junho 2017

No Quadro 2.20 sintetiza-se a oferta futura que decorrerá da concretização das propostas efetuadas neste capítulo, sendo de realçar o facto de se privilegiar a oferta em parque de estacionamento em detrimento da oferta na via pública por forma a permitir requalificar o espaço público dedicado aos peões. Igualmente de frisar o aumento de lugares de estacionamento reservados aos residentes (que passará dos 114 lugares

existentes para cerca de 170 lugares), com a garantia de um funcionamento mais eficaz de fiscalização dos mesmos, uma vez que para vários locais se propõe a instalação de sistema de controlo de acessos (vide ponto 2.3.4).

Note-se que estas propostas não devem ser dissociadas da proposta de alargamento das áreas de estacionamento tarifado no centro de Albufeira, que promoverá uma maior rotatividade dos lugares e uma maior oferta na via pública para residentes.

QUADRO 2.20 – SÍNTESE DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO RESULTANTE DAS PROPOSTAS¹²

Área de levantamento	Situação atual		Situação Futura		Procura		Relação Oferta - Procura	
	Oferta (VP + Parques)	Oferta VP Tarifa da	Oferta (VP + Parques)	Oferta VP Tarifada	Verão	Inverno	Verão	Inverno
Albufeira Nascente¹³								
Centro de Albufeira	2675	0	2608	373	2226	855	382	1753
Albufeira Poente	1529	0	1536 ¹⁴	318	1773	546	-237	990
Centro Histórico	1913	143	1811 ¹⁵	984	1718	759	93	1052
Total	8109	0	5955	1302	5393	5393	238	3795

Fonte: Levantamentos de estacionamento, agosto e novembro 2016 e PMT de Albufeira junho 2017

2.6.2.2. Oura

Na Oura encontra-se prevista uma intervenção estruturante na Av. Dr. Francisco Sá Carneiro com a proposta de pedonalização do troço sul deste arruamento e criação de uma zona de coexistência no troço norte, o que irá intensificar a procura de estacionamento na envolvente a este arruamento. Como se pode constatar dos levantamentos realizados na F1 do PMT existem arruamentos nesta zona onde se regista uma procura ilegal significativa e que tenderá a agravar-se com a redução de lugares perspetivada.

Importa, pois, intervir no sentido de ordenar o estacionamento em alguns arruamentos, bem como criar oferta em parques que permita colmatar a redução de lugares que irá ocorrer na via pública por via das intervenções de requalificação dos arruamentos. Note-se que, *per si*, as intervenções de ordenamento e formalização evitam o estacionamento ilegal, uma vez que incentivam o estacionamento nos lugares formalizados.

Assim, as propostas para a zona da Oura no domínio do estacionamento incidem sobre:

- Ordenar o estacionamento nos seguintes arruamentos:

¹² Na oferta futura não se contabiliza a oferta associada à concretização do Parque a localizar no início da Rua do MFA por se desconhecer a oferta que irá disponibilizar.

¹³ Para facilitar a compreensão das propostas e uma vez que a zona nascente era bastante abrangente, optou-se por subdividi-la para efeitos de contabilização das propostas de estacionamento, apurando em separado as zonas da Oura.

¹⁴ Na oferta futura da zona Poente não se contabiliza os lugares a criar com a concretização da proposta do parque de estacionamento para a Rua 5 de Outubro.

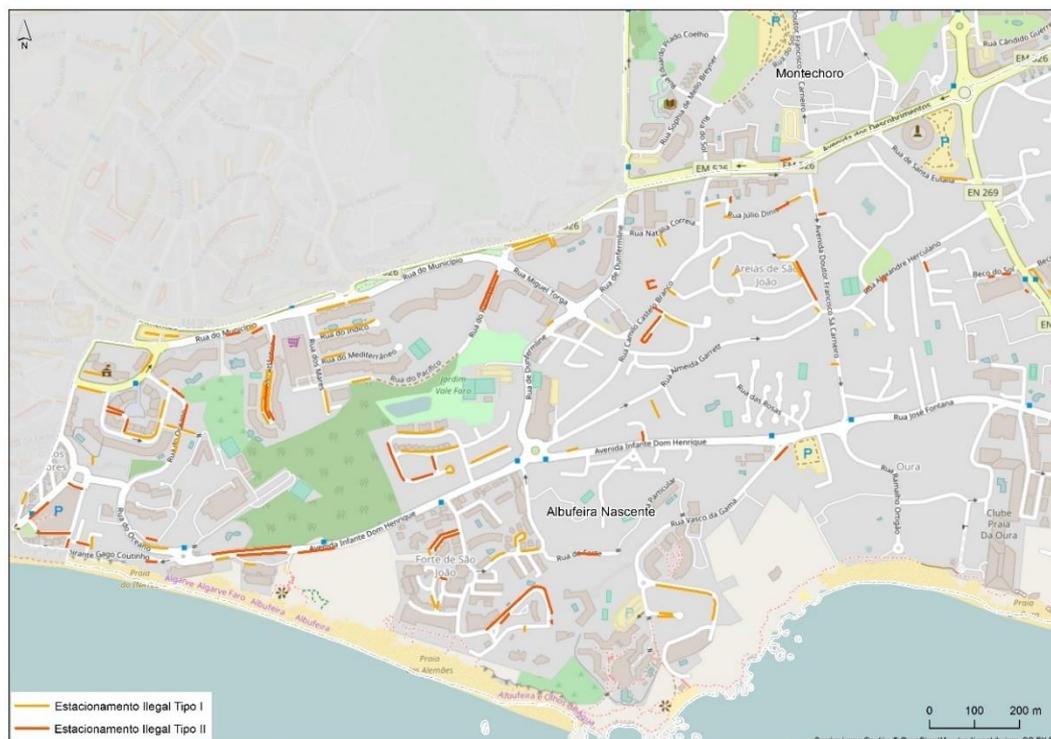
¹⁵ Não se contabilizou o parque a construir na Rua Movimento das Forças Armadas (próximo do cruzamento com a Rua António Aleixo) previsto no âmbito de um loteamento.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- **Rua Ramalho Ortigão**, cuja intervenção visa melhorar as condições de circulação para os modos suaves no acesso à praia. Propõe-se eliminar o estacionamento no 1º troço e colocar o estacionamento paralelo ao passeio nos locais onde exista espaço disponível;
- **Rua Almeida Garrett**, propondo-se o ordenamento do estacionamento em toda a sua extensão, nomeadamente nos troços em que o perfil do arruamento comporte esta função. Atualmente, os lugares encontram-se ordenados em alguns troços, importando intervir no troço final deste arruamento (junto ao cruzamento com a Av. Dr. Francisco Sá Carneiro) alterando o estacionamento em espinha para paralelo ao passeio e pontualmente em mais alguns troços;
- **Rua de Santa Eulália**, em que se pretende requalificar o espaço destinado à circulação pedonal, quer através da melhoria dos atravessamentos pedonais (ponto 2.3.6.1), quer através do alargamento dos passeios (ponto 2.5.7.1), o que implicará o reordenamento do estacionamento, formalizando bolsas (criação de lugares paralelos ao passeio e eventualmente algumas bolsas em espinha);
- **Ordenar o estacionamento e reservar o mesmo a residentes** no troço norte da Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, onde se pretende criar uma zona de coexistência. No troço sul deste mesmo arruamento, a intervenção de pedonalização implicará a redução da oferta de lugares.
- **Criação de parques de estacionamento**, que permitam colmatar as carências atualmente diagnosticadas e a redução de oferta associada às propostas de reordenamento de estacionamento do PMT de Albufeira. Assim propõe-se a criação dos seguintes parques: (i) Parque da Av. Infante D. Henrique onde atualmente existe um parque informal e que deverá ser construído no âmbito da concretização de loteamento privado um parque de uso público; (ii) formalização do Parque da Travessa de Santa Eulalia (na envolvente à Praça de Touros e); (iii) Parques de Estacionamento do troço norte da Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, um junto ao atual recinto da feira ambulante e outro a meio da Avenida.

FIGURA 2.80 – ESTACIONAMENTO ILEGAL NO PERÍODO DE VERÃO



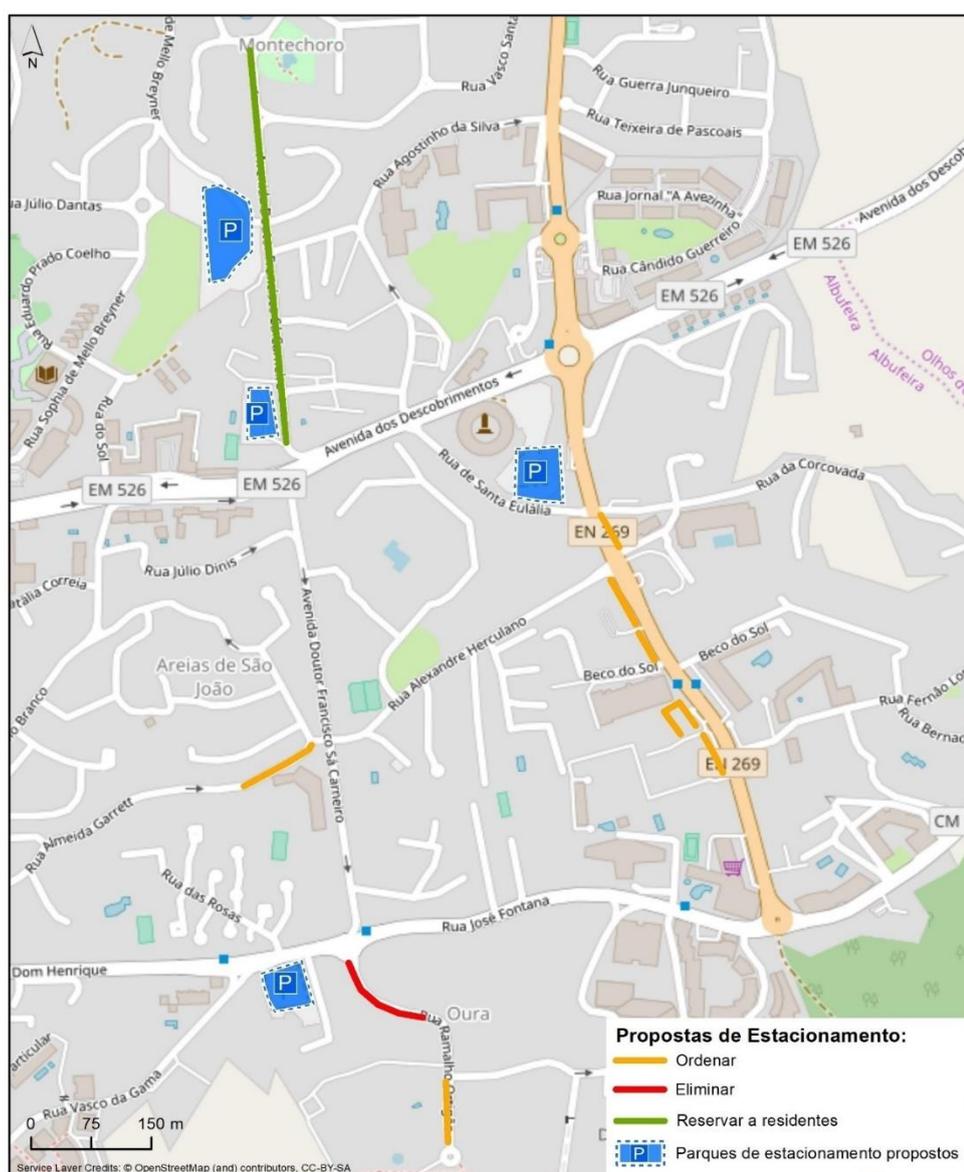
Fonte: EMI, fevereiro e março de 2012 e Levantamentos de estacionamento, agosto e novembro 2016

Das intervenções de ordenamento propostas deverá resultar uma redução da oferta de 112 lugares na via pública, a qual deverá ser colmatada com a construção dos parques de estacionamento propostos. Igualmente de frisar a proposta de tarifação do estacionamento nesta área apresentada no ponto subsequente do presente documento.

QUADRO 2.21 – SÍNTESE DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO RESULTANTE DAS PROPOSTAS

Área de levantamento	Situação atual		Situação Futura		Procura		Relação Oferta - Procura	
	Oferta (VP + Parques)	Oferta VP Tarifada	Oferta (VP + Parques)	Oferta VP Tarifada	Verão	Inverno	Verão	Inverno
Oura	1992	0	1.880	630	1380	20	500	1.860

FIGURA 2.81 – PROPOSTAS DE ESTACIONAMENTO – OURA



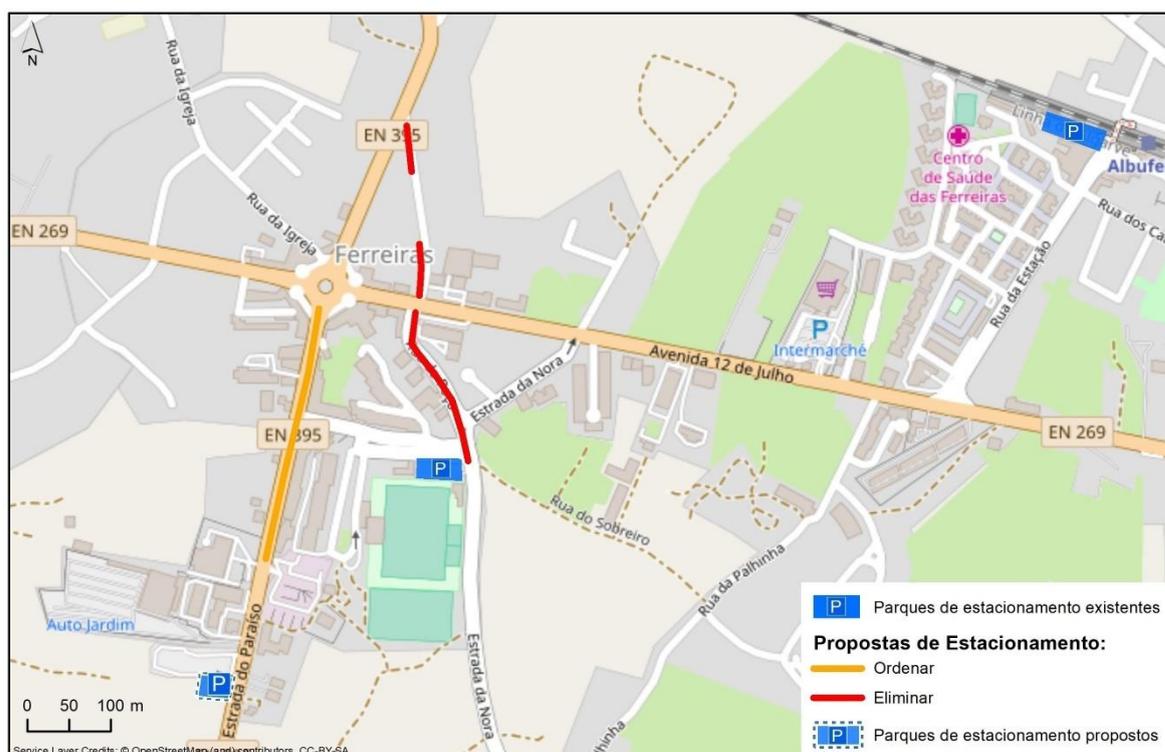
Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira, 2017

2.6.2.3. Ferreiras

O **aglomerado urbano de Ferreiras** não apresenta problemas de estacionamento de elevada importância, apenas situações de caráter pontual. No entanto, durante o período de funcionamento dos mercados e feiras existentes (Mercado Municipal e Mercado do Levante) o estacionamento torna-se desordenado e escasso para a procura registada. Assim, propõe-se:

- **Interditar o estacionamento na Rua do Poço** em toda a sua extensão, pois trata-se de um arruamento sem características físicas para acolher qualquer tipo de estacionamento e ainda **proibir o estacionamento nos troços mais estreitos da Rua do Mercado** (troços inicial e final), em que o perfil deste arruamento não permite o estacionamento;
- **Criar um parque de estacionamento** com capacidade para cerca de 40/50 viaturas **junto ao Mercado do Levante**;
- **Ordenar o estacionamento na Estrada do Paraíso** desde o cruzamento da Unibetão até à rotunda de Ferreiras (que faz a ligação da Av. 25 de abril e a Av. 12 de julho), de forma a permitir o alargamento dos passeios.

FIGURA 2.82 – PROPOSTAS DE ESTACIONAMENTO – FERREIRAS



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira, 2017

2.6.2.4. Guia

Situado a cerca de 6km da costa, o **aglomerado urbano da Guia** apresenta grande procura turística no período de época balnear. Acresce que o centro histórico é constituído por um conjunto de arruamentos com vocação pedonal e onde se propõe interditar o estacionamento, sendo para isso necessário criar uma oferta alternativa, localizada nas imediações e essencialmente dedicada a residentes.

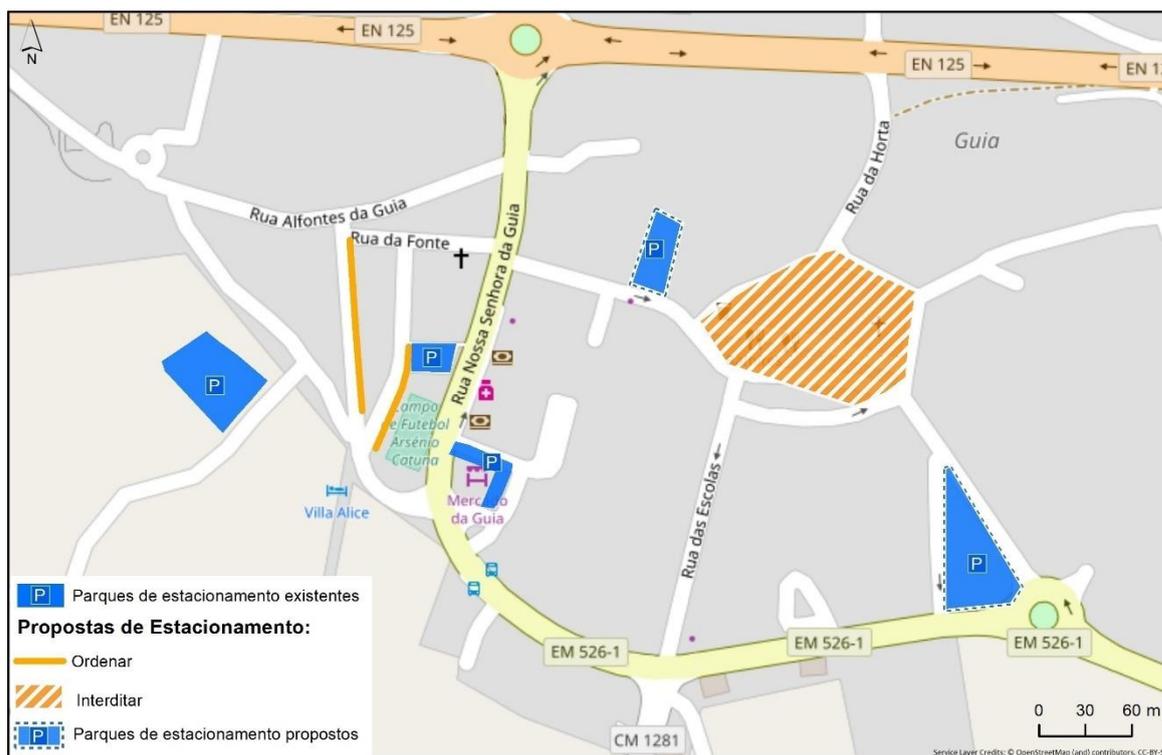
Assim, as propostas de intervenção no domínio do estacionamento para este aglomerado são as seguintes:

- **Criação de um parque de estacionamento junto à rotunda da Rua Joaquim Martins Rodrigues**, interditando o estacionamento em toda a zona de valorização pedonal do centro histórico da Guia;
- **Ordenamento do estacionamento na Rua Padre António Coelho e na Rua Dona Maria do Céu Neto**, através da marcação de lugares paralelos ao passeio nos dois lados do 1º arruamento (apenas no troço

inicial). Na Rua Dona Maria do Céu Neto propõe-se a marcação de lugares no lado direito da via e interdição em alguns troços para evitar situações de estacionamento ilegal em cima do passeio (que ocorrem atualmente);

- **Interdição do estacionamento no centro histórico do aglomerado urbano**, uma vez que atualmente este ocorre em arruamentos que não têm capacidade física para tal (e.g. Rua 25 de Abril, Rua General Humberto Delgado), área onde se propõe valorizar o modo pedonal;
- **Formalização do parque de estacionamento na Rua General Humberto Delgado**, que pretende disponibilizar oferta no centro deste aglomerado urbano.

FIGURA 2.83 – PROPOSTAS DE ESTACIONAMENTO – GUIA



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira

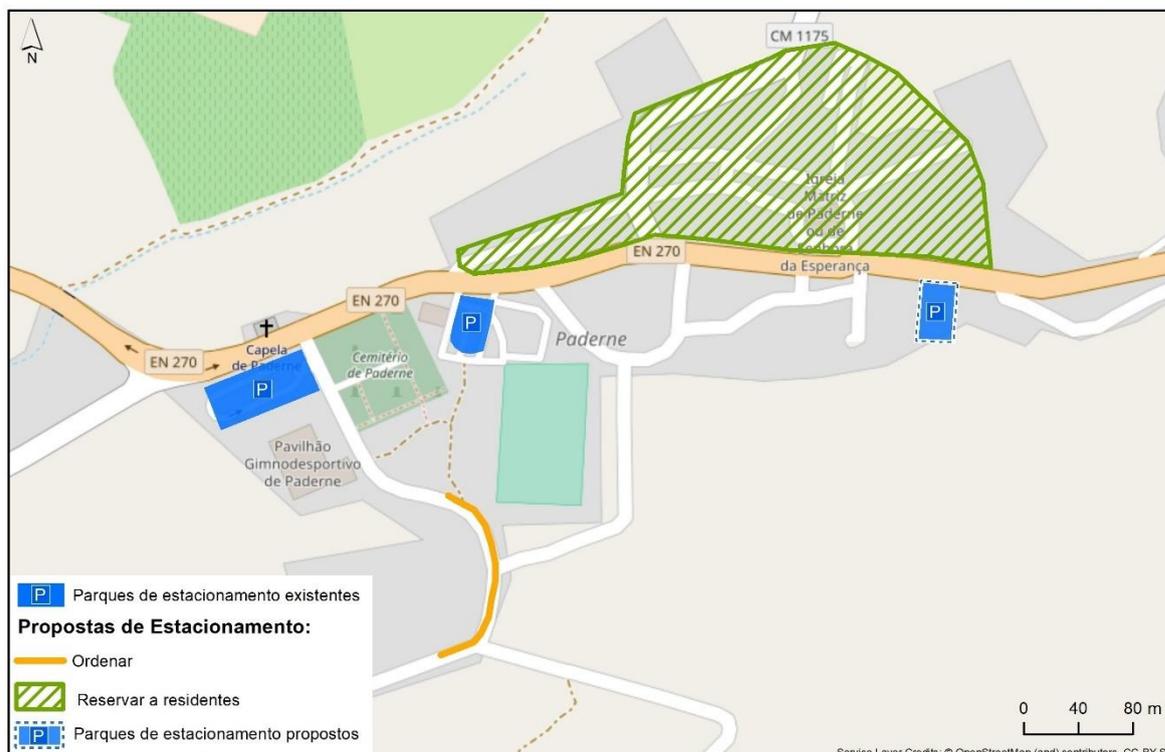
2.6.2.5. Paderne

No centro do aglomerado urbano de Paderne, as características da malha urbana, com ruas muito estreitas e de difícil circulação, tornam necessário que o estacionamento seja efetuado fora dos mesmos, de forma a melhorar as condições de circulação dentro deste aglomerado. Desta forma, propõe-se:

- **Formalização do parque de estacionamento** existente junto à Rua 5 de Outubro, devendo o mesmo servir de apoio ao centro do aglomerado;

- **Ordenamento do estacionamento** junto aos equipamentos escolares (EB2/3, EB1 e JI), ao longo da Rua das Escolas através da marcação de lugares paralelos ao passeio;
- **Ordenamento do estacionamento e a sua reservar exclusiva a residentes e cargas e descargas** nos arruamentos do **centro do aglomerado** (Rua do Norte, Rua Cândido dos Reis, Largo General Humberto Delgado, Rua António Aleixo, etc.).

FIGURA 2.84 – PROPOSTAS DE ESTACIONAMENTO – PADERNE



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira, 2017

2.6.2.6. Construir parques de estacionamento de pesados e autocaravanas

No sentido de restringir o estacionamento de pesados na via pública, o qual ocorre atualmente em algumas zonas do município (e.g. envolvente ao estádio municipal de Albufeira), propõe-se a **construção de dois parques de estacionamento para veículos pesados**, localizados: (i) **em Albufeira** procurando assim resolver o problema de estacionamento dos autocarros de turismo na via pública; (ii) **em Ferreiras** (Estrada das Fontainhas) e que estando dotado de condições para descanso dos motoristas poderá ser uma aposta importante para a região.

Reconhecendo a importância do autocaravanismo para o Algarve, as entidades regionais responsáveis pelo desenvolvimento regional, ordenamento do território, ambiente e turismo, em colaboração com os municípios, criaram a Rede de Acolhimento ao Autocaravanismo na Região do Algarve (RAARA). O projeto decorre de um protocolo de colaboração entre a Comissão de Coordenação Regional do Algarve, a Região de Turismo do Algarve, a Associação de Turismo do Algarve e a AMAL - Comunidade Intermunicipal da Região do Algarve.

Formalmente constituída em janeiro de 2015, a rede integra diversos parques de campismo e caravanismo (Figura 2.85), classificados em Parques de Campismo Rural, Parque de Campismo e Caravanismo e Áreas

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

de Serviço de Autocaravanas e tem como objetivo promover espaços de acolhimento, onde legalmente se pode estar e pernoitar em adequadas condições de qualidade, conforto e segurança.

FIGURA 2.85 – MAPA DA REDE DE ACOLHIMENTO AO AUTOCARAVANISMO NO ALGARVE



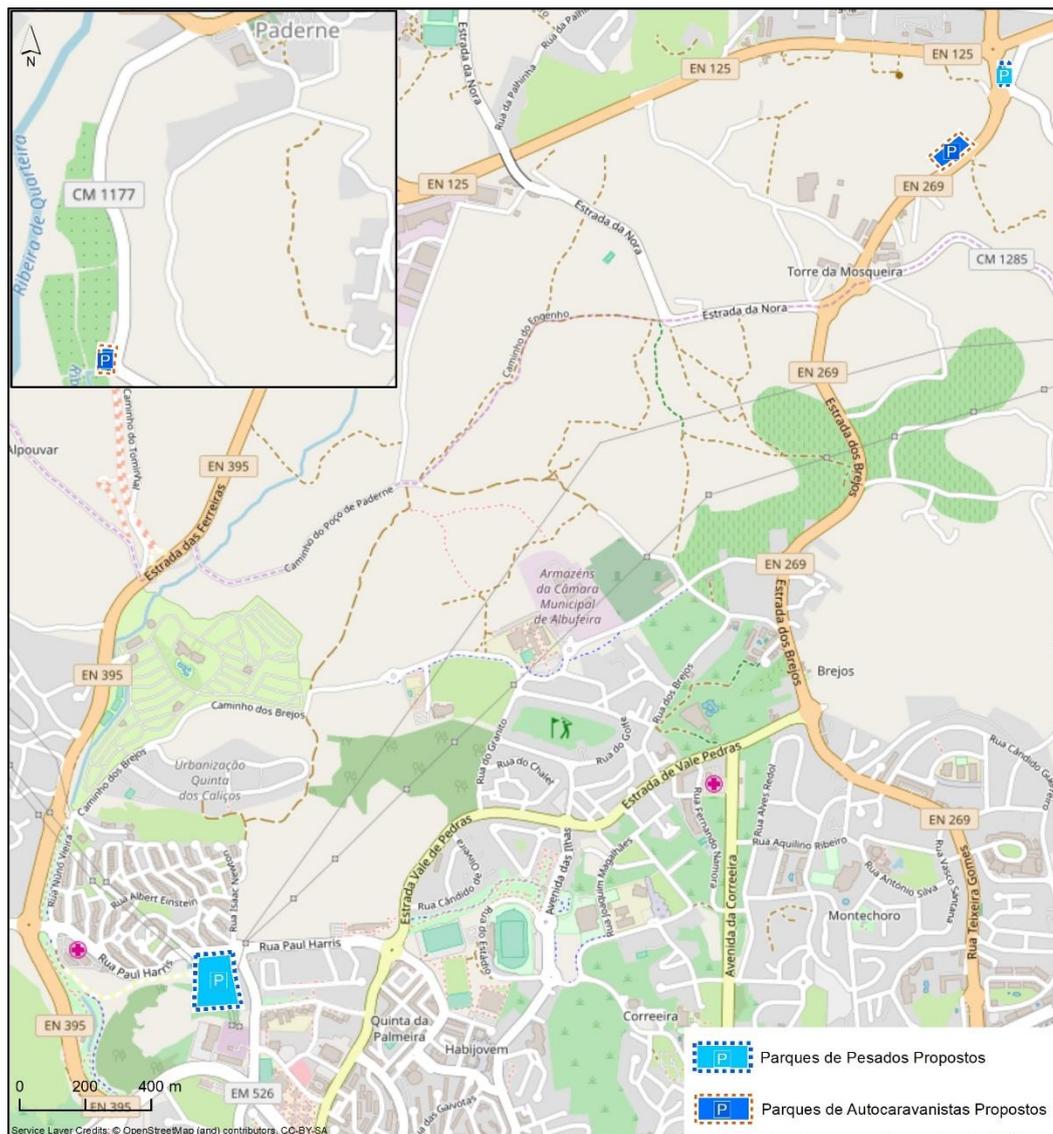
Fonte: <http://www.visitalgarve.pt/visitalgarve/vPT/VivaOAlgarve/477/Autocaravanismo+no+Algarve>

Apesar da existência desta rede de infraestruturas persiste a existência de um conjunto de locais informais com procura significativa por parte dos autocaravanistas, localizando-se um destes locais junto à Fonte de Paderne (local requalificado). Como tal propõe-se a formalização de um pequeno **Parque de Estacionamento para Autocaravanas junto à Fonte de Paderne**, com a construção de instalações sanitárias públicas que possam ser utilizados pelos caravanistas, pontos de luz e pontos de água.



O Município dispõe ainda de projeto para a construção de um parque destinado ao autocaravismo em Ferreiras (Estrada das Fontainhas), semelhante ao que dispõe nas Açoteias.

FIGURA 2.86 – LOCALIZAÇÃO DOS PARQUES DE PESADOS E DE AUTOCARAVANISTAS PROPOSTOS



Fonte: Município de Albufeira, 2017

2.6.3. LO 5.2. – Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento

A implementação de sistemas centralizados de gestão permite minimizar o tráfego associado à procura de estacionamento, através da disponibilização de informação relativa à oferta de estacionamento livre e encaminhando os condutores para os lugares disponíveis. Dependendo da arquitetura destes sistemas, as informações podem ser colocadas nos principais pontos de acesso às cidades, possibilitando a otimização dos trajetos (pela indicação do caminho mais curto) até aos locais disponíveis para estacionamento.

Apontam-se como principais vantagens destes sistemas:

- Maior rentabilização dos parques de estacionamento existentes por otimização da oferta;
- Redução do congestionamento e, consequentemente, melhoria da qualidade do ambiente urbano.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

A disponibilização de informação aos condutores efetua-se por painéis direcionais e interativos com sinalética de orientação e informação sobre a oferta disponível. As imagens da Figura 2.87. ilustram dois exemplos deste tipo de sistemas.

FIGURA 2.87 – EXEMPLOS DE PAINÉIS INFORMATIVOS DE UM SISTEMA CENTRALIZADO DE GESTÃO



Fonte: @figueiradesousa 2017

Numa cidade como Albufeira, onde o perfil dos arruamentos no centro histórico da cidade condiciona o tráfego automóvel, a circulação associada à procura de estacionamento causa constrangimentos, em especial na época do verão (e.g. Rua dos Telheiros no acesso ao P5 em períodos do dia em que este parque se encontra lotado). Como tal, a concretização desta medida tem importantes benefícios na gestão da rede rodoviária da cidade, assim como na gestão do espaço público e na melhoria da qualidade do ambiente urbano.

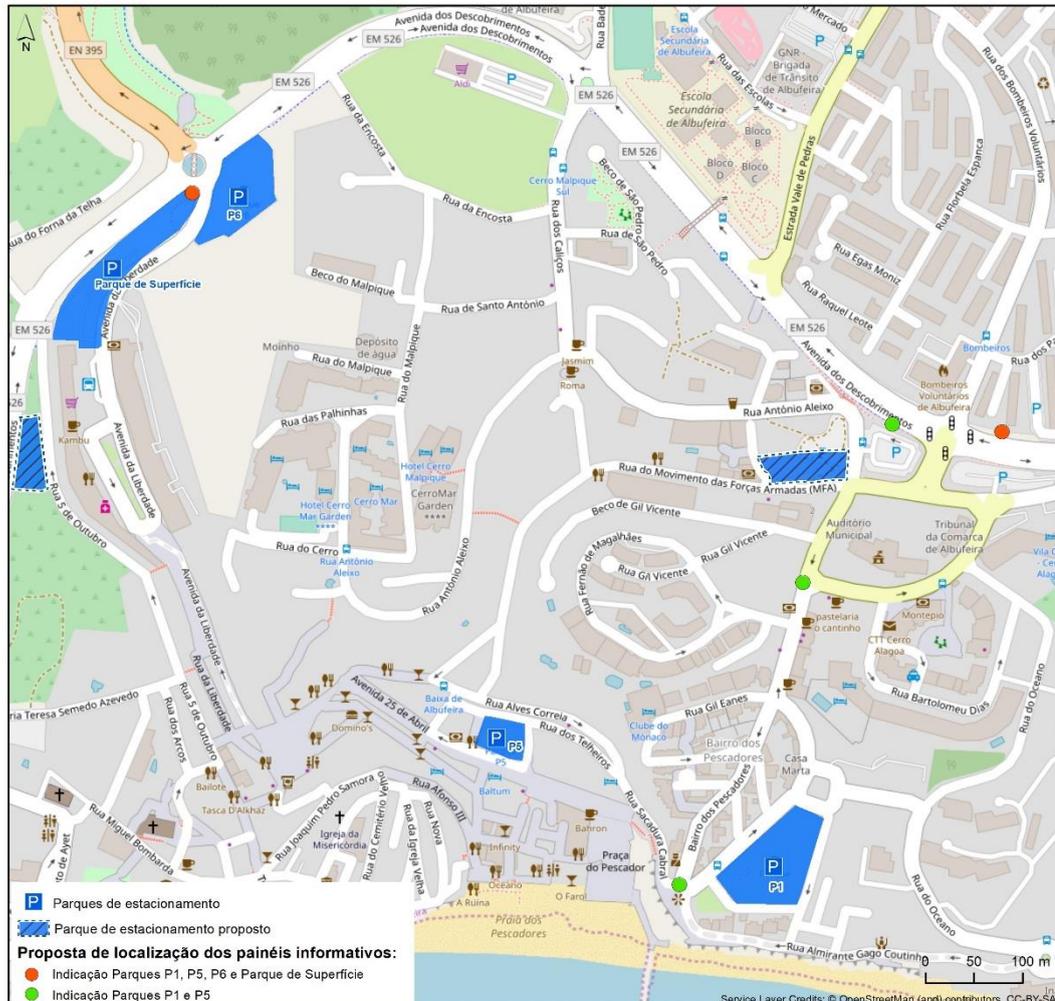
A informação da oferta em parques de estacionamento, a par do reforço da sinalização dos percursos para os mesmos e das alterações dos sentidos de circulação na envolvente ao P1 são fundamentais para melhorar a rentabilidade destes parques. No caso específico do P1, o reforço da sinalização do percurso, associado à implementação do sistema de gestão da oferta deverá contribuir para evitar a descida ao P5 de utilizadores que pretendem parquear quando este parque já se encontra completo, reduzindo assim os conflitos na descida do Mirador do Pau da Bandeira para a zona da baixa e da Av. 25 de Abril.

Outro aspeto relevante prende-se com a sinalização de encaminhamento para o P1, dado que atualmente a ausência desta, e a sua localização menos central poderá justificar que turistas que não conheçam a sua existência possam ter dificuldades em aceder, optando pelo Parque de Superfície ou pela descida à baixa da cidade.

Face à localização dos parques de estacionamento de Albufeira, e dos acessos aos mesmos a partir das principais entradas no centro histórico e baixa de cidade, propõe-se que os parques a abranger por estes sistemas sejam os seguintes: Parque de Estacionamento à Superfície do Centro Histórico, P1, P5 e P6.

O sistema deverá assim integrar a instalação de 5 painéis informativos a localizar conforme apresentado na Figura 2.88.

FIGURA 2.88 – PROPOSTA DE LOCALIZAÇÃO DOS PAINÉIS DE ENCAMINHAMENTO DE VEÍCULOS PARA PARQUES DE ESTACIONAMENTO



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira

2.6.4. LO 5.3. – Rever o tarifário e expandir as áreas de estacionamento tarifado

2.6.4.1. Alargar as áreas de estacionamento tarifado

Atualmente, o município de Albufeira apenas tarifa o estacionamento na via pública num único arruamento, a Av. da Liberdade, que apresenta taxas de ocupação ilegal elevadas devido ao incumprimento do pagamento das tarifas exigidas, sobretudo pela escassez de fiscalização por parte das autoridades competentes (desenvolvido mais à frente neste ponto).

Como referido anteriormente, os levantamentos de estacionamento efetuados no âmbito da Fase 1 permitiram concluir sobre a fraca rotatividade dos lugares de estacionamento em áreas centrais da cidade de Albufeira como é o caso da Avenida da Liberdade. Recorde-se que o tempo médio de permanência dos veículos é de 2h03min e a taxa de ocupação é igual a 97,94% no período de verão.

No sentido de aliviar a pressão de estacionamento no centro da cidade e combater o estacionamento ilegal propõe-se a **tarifação do estacionamento nos arruamentos em que se regista maior procura**, bem como

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

nos que registam maiores índices de estacionamento ilegal (representados na Figura 2.8g). Note-se que esta proposta se articula com o proposto para a restante cidade nos domínios da circulação, sistema de transportes públicos e modos suaves.

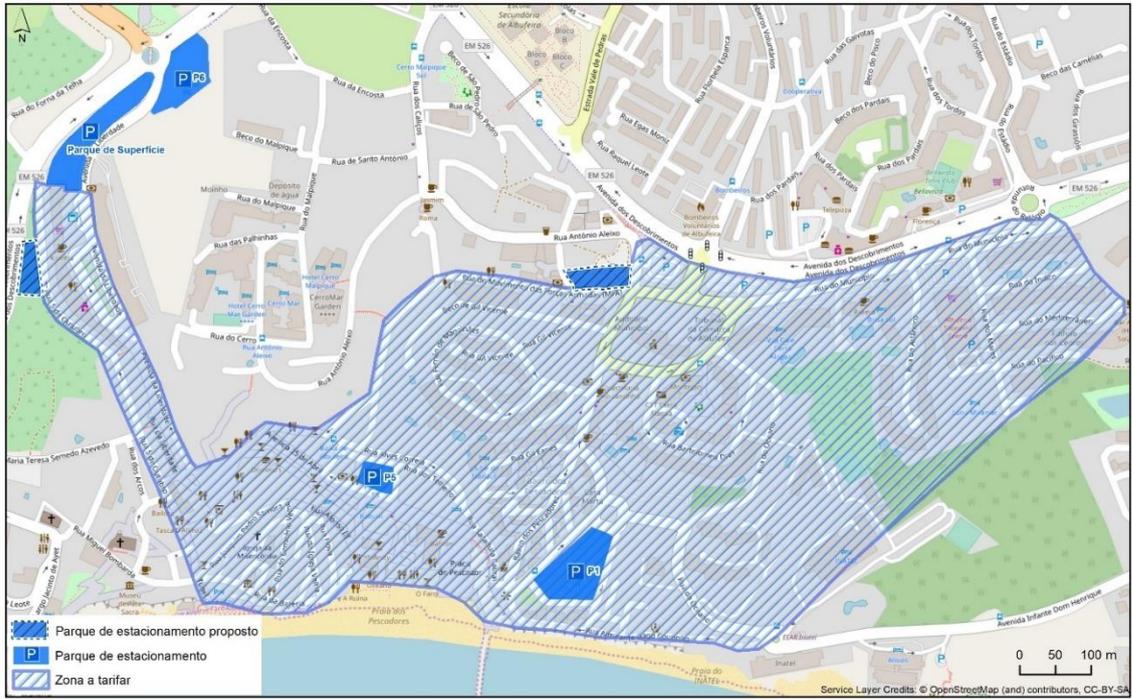
Esta proposta, articulada com a proposta de revisão dos tarifários praticados nas áreas de estacionamento de duração limitada, e em alguns parques de estacionamento (descrita no ponto seguinte do presente relatório) visa:

- Aumentar a rotatividade dos lugares de estacionamento nas áreas centrais da cidade de Albufeira, nomeadamente no período de Verão, potenciando assim o estacionamento de curta duração na proximidade de áreas de comércio e serviços;
- Facilitar o estacionamento para os residentes que não possuam lugares atribuídos nos prédios urbanos (através da atribuição de cartões de estacionamento na qualidade de residente);
- Favorecer a utilização de curta duração na proximidade das áreas comerciais e de serviços;
- Dissuadir o estacionamento de longa duração a não residentes, garantido uma efetiva mobilidade no centro urbano, incentivando que este tipo de estacionamento ocorra nos parques existentes;
- Desincentivar a utilização do transporte individual na cidade de Albufeira onde a cobertura da rede de transporte urbano assegura as deslocações internas a este aglomerado, induzindo assim procura na rede de transportes públicos urbanos;
- Reduzir o estacionamento irregular na via pública;
- Contribuir para um melhor ambiente através da redução das emissões poluentes, do ruído e da qualidade do espaço público urbano pela redução do tráfego motorizado.

Desta forma, e como já recomendado, pensa-se ser necessário o alargamento da área de estacionamento tarifado a outros arruamentos no centro da cidade (Albufeira Poente e Centro Histórico), tal como assinalado na Figura 2.8g.

Esta proposta de tarifação do estacionamento na via pública visa ainda facilitar o estacionamento dos residentes em áreas mais problemáticas onde se regista uma oferta inferior a 1 lugar/alojamento (e.g. Albufeira Poente, Centro Histórico, etc.) e uma maior rotatividade dos lugares na via pública, uma vez que permite libertar lugares no espaço público onde os residentes poderão estacionar livremente.

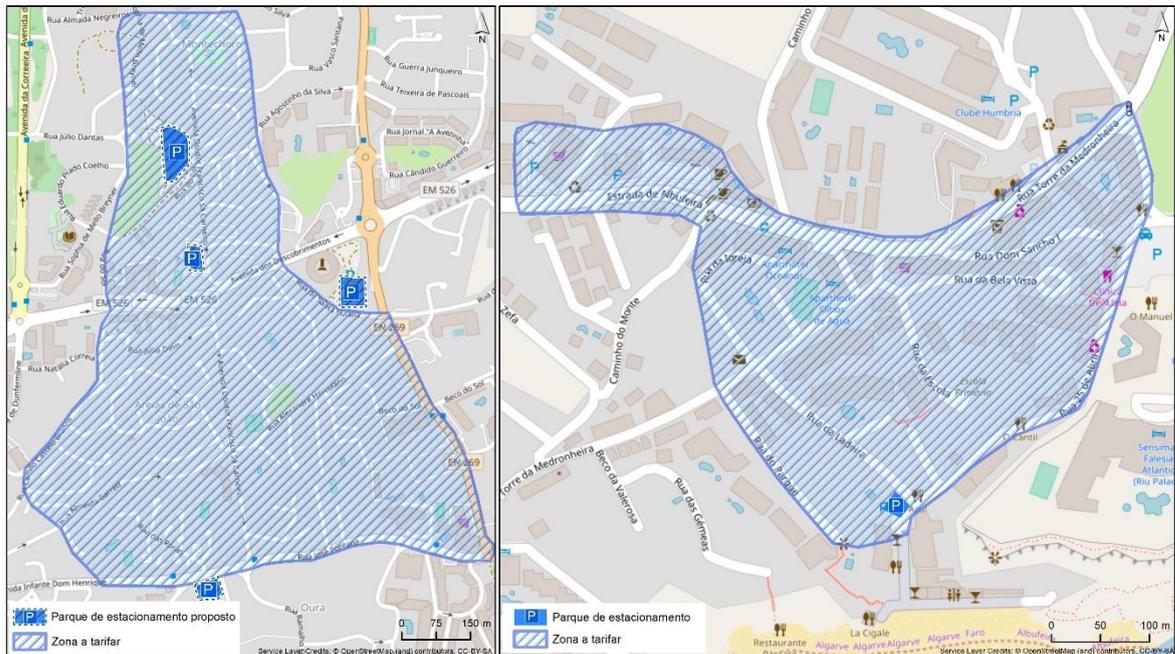
FIGURA 2.89 – ZONA DE ESTACIONAMENTO A TARIFAR PROPOSTA NO CENTRO DE ALBUFEIRA



Fonte: @figueiradesousa

Registam-se ainda elevados índices de procura de estacionamento no período de verão na **Oura** (taxa de ocupação de 85%) e nos **Olhos de Água** (taxa de ocupação superior a 100%), onde foram identificadas zonas de estacionamento a tarifar, mas apenas no período de verão, enquanto que o centro de Albufeira deve ser tarifado todo o ano (Figura 2.90).

FIGURA 2.90 – ZONAS DE ESTACIONAMENTO A TARIFAR PROPOSTAS NA OURA E OLHOS DE ÁGUA



Fonte: @figueiradesousa

Como observado nas figuras anteriores, propõe-se a tarifação do estacionamento num conjunto de arruamentos em torno do centro de Albufeira, da Oura e dos Olhos de Água, de forma a **potenciar a rotatividade do estacionamento**, alargando a oferta a mais população que procura o comércio, os serviços e as praias (sobretudo no período de verão) e ainda **privilegiar o estacionamento residencial** (através da atribuição de dísticos para residentes), que em época de procura elevada encontram maiores dificuldades em estacionar a viatura perto da sua residência. É importante notar que a tarifação do estacionamento pode ainda estar associada a medidas de exceção, como **lugares reservados para unidades hoteleiras** ou definição de **período horário sem tarifação** para os clientes de **espaços comerciais** junto a parques de estacionamento, através de validação do *ticket* de estacionamento.

2.6.4.2. Rever os tarifários praticados

Como se pode constatar na Fase de Caracterização e Diagnóstico do PMT, apenas no inverno as taxas praticadas nos parques P5(1€/hora) e P6 (0,8€/hora) são superiores às dos parcometros e do parque de superfície.(0,60€/hora) Os tarifários praticados em todos os parques (incluindo também o Parque da Praia de Olhos de Água) não incentivam o estacionamento de curta duração, uma vez que as tarifas não aumentam progressivamente em função da duração do estacionamento, o que deveria acontecer, nomeadamente no P5, por se localizar numa área muito central e apresentar taxas de ocupação muito significativas ao longo de todo o ano.

Assim recomenda-se:

- **A implementação de um novo tarifário nas áreas de estacionamento tarifado de superfície** (via pública e parque de superfície da Av. da Liberdade), com tarifas superiores às praticadas nos restantes parques de estacionamento, por forma a desincentivar o estacionamento na via pública e a promover uma maior rotação dos lugares. Assim:
 - O P5 e o Parque à superfície da Av. da Liberdade deverão ter tarifas superiores às praticadas na via pública, pois tratam-se de parques de grande centralidade face ao comércio e serviços existentes no centro de Albufeira. Assim, devem também estabelecer um limite de duração de estacionamento, até um máximo de 3h;
 - Os Parques P1 e P6 devem ter um tarifário inferior ao da via pública, de modo a diminuir a pressão do estacionamento nas zonas centrais do aglomerado;
- **A tarifação noturna** deve apenas acontecer no período de verão, devido aos elevados índices de procura registados. O período de tarifação noturna deverá ser determinado em função das taxas de ocupação registadas;
- Criação de **tarifários integrados de estacionamento e transportes públicos**, promovendo assim uma utilização dos **parques do tipo park&ride**:
 - O parque de estacionamento P6 (onde também se propõe a localização de uma plataforma logística) deverá funcionar como um parque do tipo *park&ride* (estacionamento de longa duração), aberto todo o ano. Para além das tarifas base, deverá existir um tarifário integrado com o TP, de

modo a potenciar a intermodalidade, criando uma avença mensal especial para os utilizadores do Giro.

2.6.4.3. Reforçar a fiscalização

Verifica-se ainda a necessidade de se propor o **reforço da fiscalização das áreas de estacionamento tarifado** à superfície e das situações de **estacionamento ilegal** (com especial incidência no estacionamento ilegal tipo II). O incumprimento do pagamento e a persistência de situações de estacionamento ilegal são fatores que contribuem para que não se alcancem os objetivos associados à implementação de estacionamento tarifado, colocando em risco o conceito de intervenção prospetivado para o centro da cidade em termos de implementação de uma política de promoção do sistema de TP e modos suaves.

O reforço da fiscalização do estacionamento ilegal na via pública deverá incidir:

- Na fiscalização do cumprimento quanto ao local do estacionamento; e,
- Na fiscalização do incumprimento quanto ao pagamento da tarifa, nas áreas propostas para tarifação do estacionamento na via pública.

Atualmente, segundo o "Regulamento de Utilização, Exploração e Funcionamento dos Parques de Estacionamento P5, P6 e Estacionamento à Superfície na Av. da Liberdade em Albufeira"¹⁶ a fiscalização das áreas de estacionamento tarifado à superfície é feita por agentes das autoridades policiais (GNR ou Polícia Municipal) ou por agentes da concessionária que poderão notificar os infratores para o pagamento voluntário de uma coima. Caso este pagamento não se efetue, o auto é reencaminhado para as autoridades policiais competentes. Recomenda-se a manutenção deste modelo.

Para o reforço da fiscalização do estacionamento ilegal no espaço público, sobretudo do estacionamento ilegal tipo 2 (que conflitua com a circulação rodoviária e pedonal), nas áreas centrais da Oura, Olhos de Água e Albufeira e nos acessos às praias no período de verão, recomenda-se: (i) o reforço dos meios da polícia municipal para que esta possa fiscalizar adequadamente estas situações; (ii) o município estabeleça contactos com a PSP e/ou a GNR no sentido de conseguir um maior envolvimento destas autoridades na fiscalização deste tipo de ilegalidades no estacionamento na via pública.

Implementada a proposta de alargamento das áreas de estacionamento tarifado à superfície, o município deverá ponderar a criação de uma empresa municipal de mobilidade e transportes com competências ao nível do:

- Planeamento da rede e acompanhamento do contrato dos serviços de transporte público rodoviário urbano;
- Planeamento e gestão e fiscalização das áreas de estacionamento tarifado de superfície. Neste caso deverá ponderar-se a possibilidade de deter agentes equiparados à autoridade administrativa para fiscalização destas áreas, com a possibilidade de autuar.

¹⁶ Regulamento nº 2016/2016, Série II, do Diário da República nº217 de 11 de novembro.

2.7. OBJETIVO ESPECÍFICO 6 – OTIMIZAR A REDE LOGÍSTICA E O SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

2.7.1. Enquadramento e Linhas de Orientação

A logística constitui uma atividade com importantes impactes ao nível do funcionamento das cidades e do ambiente urbano, pela concentração de tráfego, nomeadamente de pesados, que se regista em determinadas vias e pelos constrangimentos de circulação que muitas vezes acarreta quando não regulamentada, com consequências negativas ao nível das emissões atmosféricas, ruído, segurança rodoviária e degradação do espaço público.

Um sistema urbano de distribuição de mercadorias racional e eficiente contribui não só para o descongestionamento da rede rodoviária nas imediações dos aglomerados urbanos e para uma melhor gestão da mobilidade urbana, através da regulamentação do acesso de veículos pesados aos centros urbanos, mas igualmente para uma maior eficiência da atividade económica da região, reduzindo custos e impactes ambientais.

O PROT Algarve, ao definir orientações estratégicas para o sistema logístico, vem reforçar a necessidade de intervenções municipais e supramunicipais nesta área e que promovam: i) o ordenamento da logística, entendida como sistema de infraestruturas e atividades fundamentais para assegurar as necessárias condições de serviço às empresas de comércio, distribuição e transporte de mercadorias, através da criação de uma rede regional de áreas logísticas e de localização empresarial; e ii) a melhoria do sistema de transportes, numa perspetiva de complementaridade dos seus vários modos e interfaces, enquanto suporte físico e funcional das acessibilidades externa e interna da região, proporcionando o adequado desempenho das funções associadas ao novo modelo territorial.

No caso específico da cidade de Albufeira, o problema da distribuição urbana coloca-se sobretudo no centro histórico e baixa da cidade, onde, apesar destas operações se encontrarem regulamentadas, os horários onde as mesmas são permitidas não são respeitados pelos operadores, gerando conflitos de circulação rodoviária e pedonal.

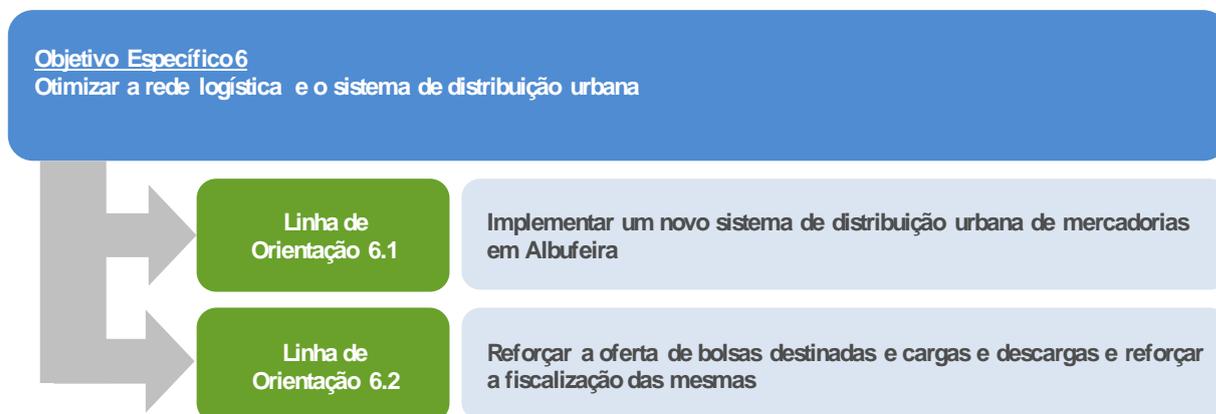
FIGURA 2.91 – HORÁRIOS DAS CARGAS E DESCARGAS



Fonte: @figueiradesousa, 2016

Apresentam-se na Figura 2.92 as linhas de orientação propostas neste objetivo específico, para de seguida se descreverem as medidas integradas em cada uma delas.

FIGURA 2.92 – OBJETIVO ESPECÍFICO 6 E LINHAS DE ORIENTAÇÃO



2.7.2. LO 6.1. – Implementar um novo sistema de distribuição urbana de mercadorias em Albufeira

O reordenamento da atividade logística no município de Albufeira deverá contribuir para o descongestionamento da rede rodoviária municipal, tanto nas imediações, como dentro dos principais aglomerados urbanos e para melhorar a eficiência da atividade económica do concelho.

Por outro lado, regista-se a existência de problemas e constrangimentos na distribuição urbana de mercadorias, a qual deverá ser efetuada através de sistemas mais racionais, eficientes e amigos do ambiente urbano, os quais contribuirão para minimizar as situações de conflito identificadas na fase de diagnóstico do presente PMT.

A questão da distribuição urbana de mercadorias será efetuada através de um conjunto de medidas que incidem essencialmente sobre os seguintes aspetos:

- Implementação do sistema de controlo de acessos na zona da baixa de Albufeira, que permitirá controlar o cumprimento dos horários definidos para as operações de cargas e descargas (ver ponto 2.3.);

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- Introdução de veículos de menor dimensão e ambientalmente mais eficientes na distribuição urbana de mercadorias;
- Criação de um centro de micrologística para distribuição de mercadorias.

2.7.2.1. Introdução de veículos de menor dimensão e ambientalmente mais eficientes na distribuição urbana de mercadorias

A zona central do centro histórico de Albufeira constitui-se como uma área onde existem arruamentos predominantemente pedonais ou onde o espaço canal é partilhado entre este modo e os modos ciclável e rodoviário, estando previsto no PMT a criação de diversas zonas de coexistência. (ver LO 4.5. Requalificar/expandir a rede pedonal)

Como medida para minimizar os constrangimentos e, simultaneamente, contribuir para a melhoria da qualidade ambiental do centro urbano de Albufeira (pela redução de emissões e ruído associados ao tráfego de mercadorias), propõe-se o recurso a veículos de menor dimensão e menos poluentes para a realização do abastecimento urbano.

Na medida apresentada no ponto seguinte – criação de um centro de micrologística, prevê-se a aquisição de 2 a 3 veículos elétricos, a serem explorados pela entidade gestora do centro e que se propõe possam vir a ser da tipologia dos representados nas figuras seguintes.

Relativamente aos veículos a disponibilizar aos comerciantes para autoabastecimento, os mesmos deverão ser de pequena dimensão, movidos a energia elétrica ou híbridos, podendo mesmo a escolha recair, eventualmente, sobre bicicletas de carga (Figura 2.94) ou motociclos elétricos, que possam geral menos conflitos com o tráfego pedonal e ciclável, ou mesmo causar menores constrangimentos à circulação automóvel.

FIGURA 2.93 – EXEMPLO DE VEÍCULO ELÉTRICO A UTILIZAR PELO CENTRO DE MICROLOGÍSTICA



Fonte: [www. http://revistaveiculoselétricos.pt/2017/06/14/carlos-](http://revistaveiculoselétricos.pt/2017/06/14/carlos-)

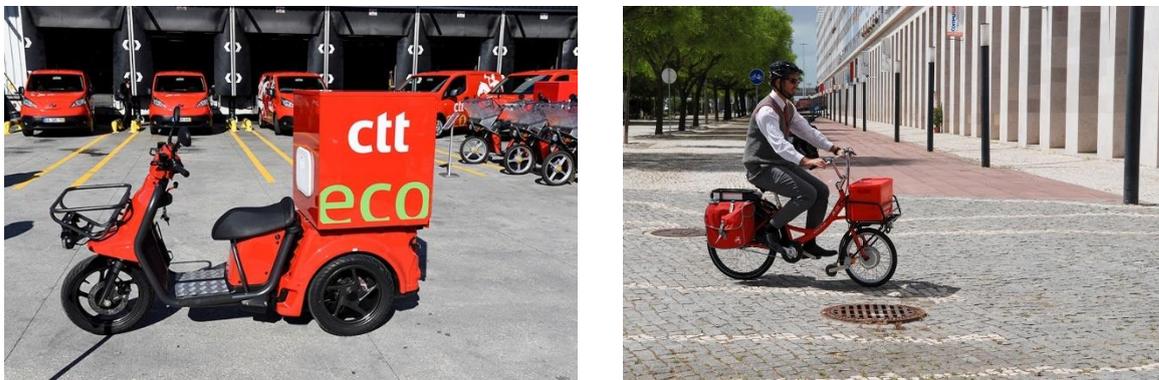
FIGURA 2.94 – EXEMPLO DE VEÍCULOS A DISPONIBILIZAR AOS COMERCIANTES



Fonte: <http://federation.cyclelogistics.eu/gallery/cargo->

Note-se que os CTT dispõem de veículos elétricos afetos à distribuição urbana, sendo importante que o Município negocie com esta entidade a introdução destes veículos nesta área da cidade.

FIGURA 2.95 – VEÍCULOS ELÉTRICOS UTILIZADOS PELOS CTT – ECO CTT



Fonte: Relatório de Sustentabilidade dos CTT

2.7.2.2. Criação de um centro de micrologística

Com esta medida pretende-se criar um armazém onde são “depositadas” as mercadorias para posterior distribuição. Associado à criação deste armazém deverão ser disponibilizados serviços de distribuição urbana das mercadorias a realizar em veículos de pequenas dimensões, preferencialmente elétricos, cujas características se encontram descritas no ponto 2.7.2.1 do presente relatório.

A principal função do futuro centro de micrologística é retirar do centro histórico e da zona baixa de Albufeira, os veículos de distribuição de mercadorias de maiores dimensões, e que, de acordo com o inquérito aos comerciantes realizado na fase 1, são veículos de média dimensão (entre 6,5 e 19 ton), o que pode vir a provocar problemas à circulação automóvel, caso não existam lugares reservados para cargas e descargas, ou os mesmos estejam ocupados de forma indevida.

A implementação desta medida pretende criar condições para que estes veículos efetuem as cargas e descargas de forma centralizada, no centro de micrologística a criar, a partir do qual serão transportados de e para as origens/os destinos finais em veículos de menores dimensões e ambientalmente mais eficientes.

Para tal, importa que este centro logístico se situe junto a um nó de boa acessibilidade rodoviária por forma a facilitar o acesso dos veículos de mercadorias e próximo da área central de Albufeira onde se irá instalar o controlo de acessos, de forma a encurtar as distâncias dos veículos de distribuição, reduzir os custos de transporte e o impacte ambiental. A escassez de edifícios com características adequadas à instalação de um armazém levou ao desenvolvimento de 2 propostas alternativas para a localização do mesmo, a saber:

- Hipótese 1 – Construção do armazém num dos pisos do parque de estacionamento proposto para a Rua 5 de Outubro, sendo que face às possíveis dificuldades de acesso de veículos pesados por este arruamento, se recomenda a reserva do piso com acesso pela Rua Maria Teresa Semedo de Azevedo;
- Hipótese 2 – Construção do armazém na Av. da Liberdade numa parte da área atualmente ocupada pelo estacionamento à superfície controlado por cancelas, junto ao P6. Esta localização tem a

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

vantagem de ser mais próxima do destino final das mercadorias, encurtando o tempo e trajetos da distribuição, facilitando ainda o acesso dos veículos pesados ao armazém.

FIGURA 2.96 – LOCALIZAÇÕES PROPOSTAS PARA O CENTRO DE MICROLOGÍSTICA DE ALBUFEIRA



Fonte: @figueiradesousa e Município de Albufeira

Importa ponderar o **modelo de gestão deste armazém** e dos serviços que lhe estão associados.

No caso de ser da responsabilidade do Município, esta entidade fica responsável pela construção/adaptação do armazém, compra dos veículos afetos à distribuição e gestão dos serviços, sugerindo-se que, numa fase subsequente do projeto, já com o modelo de funcionamento consolidado passe a envolver privados, mantendo o município as funções de controlo e regulação. Nesta hipótese os custos de investimento e exploração serão suportados pelo Município.

Recomenda-se, como modelo de negócio preferencial para a implementação desta medida, um acordo com a associação de comerciantes da Baixa de Albufeira, sendo que, nesta hipótese os custos de investimento seriam repartidos entre esta associação e o Município, que delegaria na associação de comerciantes a exploração do armazém e as operações de distribuição.

Existe ainda a alternativa de contratualizar a construção/exploração do armazém, devendo-se, para tal, elaborar um caderno de encargos que permita salvaguardar os interesses do município.

Este modelo de distribuição traz também benefícios para os comerciantes, uma vez que lhes permite:

- Aumentar a capacidade de armazenamento de mercadorias reduzindo o número de abastecimentos;
- Evitar custos adicionais com alguns processos distribuição.

Para além do armazém considera-se que nesta fase inicial de implementação do projeto seja necessário:

- 2 a 3 veículos elétricos para a distribuição urbana bem como contratação dos respetivos motoristas. Os veículos poderão ser propriedade do centro de micrologística ou de privados, funcionando a distribuição urbana através de contrato de prestação de serviços;
- Disponibilização de veículos ligeiros para autoabastecimento por parte dos lojistas;
- Um responsável pela gestão do armazém e outro pelo carregamento e acondicionamento das mercadorias no armazém.

2.7.3. LO 6.2. – Reforçar a oferta de bolsas destinadas a cargas e descargas e reforçar a fiscalização das mesmas

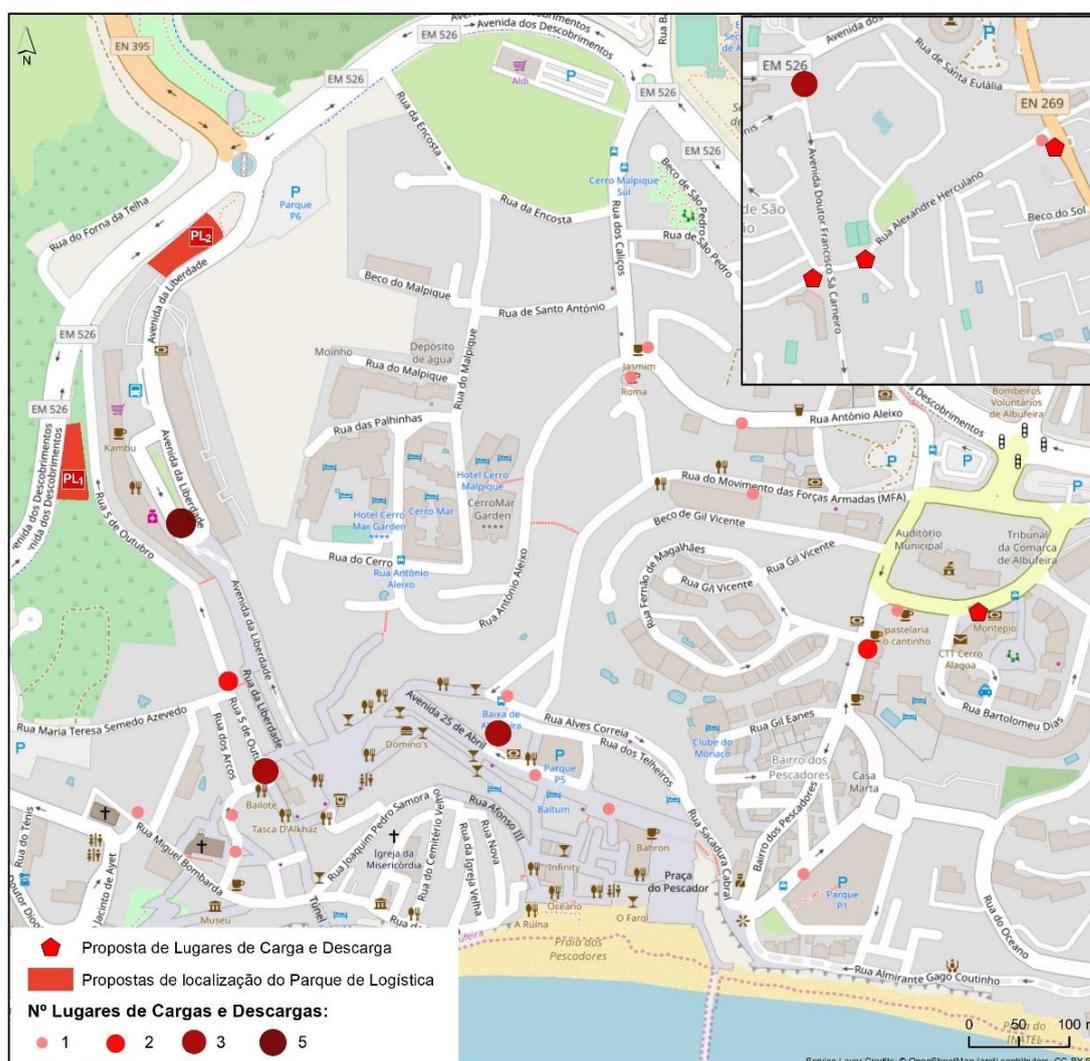
Para apoio ao centro de micrologística proposto no ponto anterior, há ainda a necessidade de **criar lugares de cargas e descargas** no centro de Albufeira em complemento à oferta já existente em alguns arruamentos (Av. 25 de abril, Rua António Aleixo, Rua do MFA, Rua da Igreja Nova, etc.) e que totalizam cerca de 21 lugares. No global, existem na freguesia de Albufeira e Olhos de Água 53 lugares de cargas e descargas, dos quais 49 em Albufeira e 4 em Olhos de Água.

É proposta 1 **bolsa de cargas e descargas** (com 2 lugares) na **Rua Pedro Álvares Cabral** (ver Figura 2.97), que se apresenta como uma localização preferencial para o fornecimento da zona nascente do centro de Albufeira, onde atualmente a oferta é reduzida. De notar que esta bolsa de cargas e descargas está localizada fora da área abrangida pelo sistema de controlo de acessos proposto, sistema esse que limita a circulação em alguns arruamentos exclusivamente a residentes.

Dada a pedonalização da **Av. Doutor Francisco Sá Carneiro**, é necessária a **regulamentação das cargas e descargas**, através também do auxílio da instalação de um sistema de controlo de acessos e do reperfilamento do arruamento para a promoção dos modos suaves. Adicionalmente, propõe-se o **reforço** dos lugares de cargas e descargas na **Rua Almeida Garrett** e a criação de uma bolsa na **Rua Alexandre Herculano** (ver Figura 2.97). Ainda na freguesia de Albufeira e Olhos de Água, mais concretamente em **Santa Eulália**, propõem-se 2 lugares de cargas e descargas na **Estrada de Santa Eulália** junto ao Minipreço, resultantes das propostas para a redução dos índices de sinistralidade neste arruamento e contribuindo assim para o ordenamento do estacionamento.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira
Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

FIGURA 2.97 – BOLSAS DE CARGAS E DESCARGAS PROPOSTAS NO CENTRO DE ALBUFEIRA E OURA



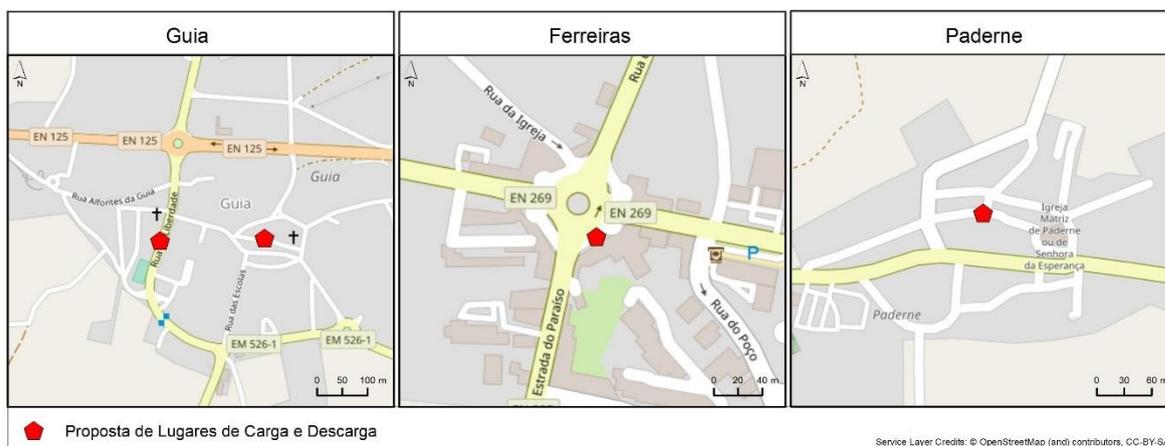
Fonte: @figueiradesousa

Nos restantes aglomerados do concelho, relativamente à oferta de lugares de cargas e descargas, propõem-se apenas 4 lugares, distribuídos da seguinte forma (ver Figura 2.98):

- Ferreiras – **1 lugar** reservado para cargas e descargas **junto à rotunda de Ferreiras**, que faz a ligação da Av. 25 de Abril e a Av. 12 de Julho, complementando os 2 lugares já existentes na Rua do Paraíso;
- Guia – **1 lugar** reservado na **Rua 25 de Abril** e **1 lugar** na bolsa de estacionamento existente entre a **Rua Nossa Senhora da Guia** e a **Rua Padre António Coelho**, totalizando 6 lugares reservados ao longo do aglomerado (2 lugares já existentes na Rua Nossa Senhora da Guia junto aos CTT e 2 lugares na Rua General Humberto Delgado);

- Paderne – **1 lugar** de cargas e descargas na **Rua Miguel Bombarda**, preferencialmente junto à farmácia.

FIGURA 2.98 – BOLSAS DE CARGAS E DESCARGAS PROPOSTAS PARA FERREIRAS, GUIA E PADERNE



Fonte: @figueiradesousa

A par do reforço das bolsas de cargas e descargas, torna-se necessário, tal como no ordenamento e tarifação do estacionamento nos principais centros urbanos, reforçar a fiscalização do cumprimento dos regulamentos relativos às cargas e descargas, de modo a que sejam cumpridos horários, lugares, etc., promovendo assim a harmonia entre a circulação automóvel e pedonal desejada.

2.8. OBJETIVO ESPECÍFICO 7 – MELHORAR A EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E AMBIENTAL DO SETOR DOS TRANSPORTES

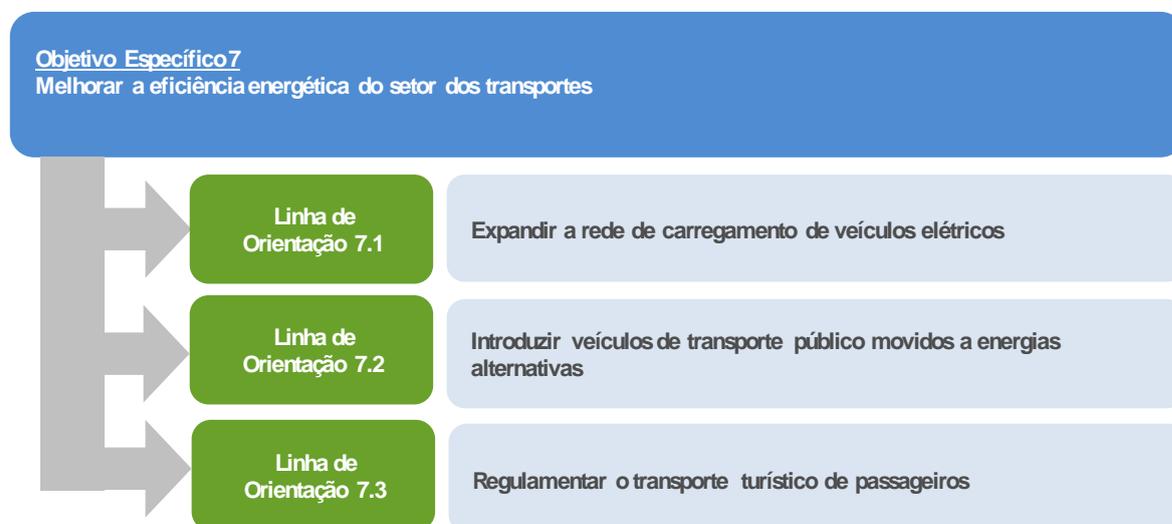
2.8.1. Enquadramento e Linhas de Orientação

Uma mobilidade sustentável é cada vez mais um desígnio de quem gere as cidades, sendo necessário encontrar formas atrativas de a promover. As obrigações legais ao nível da redução de consumo de energia, das emissões de gases com efeito de estufa e dos poluentes atmosféricos e a necessidade da diminuição do congestionamento das cidades, fazem com que se equacionem novas formas de atrair a população para modos de transporte mais sustentáveis, alterando a repartição modal, nomeadamente pela redução do uso do automóvel e aumento da quota de utilização dos transportes públicos e dos modos suaves.

O Acordo de Parceria Portugal 2020, que enquadra e regulamenta a aplicação dos Fundos Europeus no período 2014-2020, define, no domínio da Sustentabilidade e Eficiência dos Recursos, o Objetivo Temático 4 - Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores, nos quais se inclui o sistema de mobilidade e transportes à escala nacional, regional e sub-regional.

Para tal, o PMT de Albufeira integra um conjunto de linhas de orientação que visam melhorar a eficiência energética do setor dos transportes e que se apresentam na figura seguinte.

FIGURA 2.99 – OBJETIVO ESPECÍFICO 7 E LINHAS DE ORIENTAÇÃO



2.8.2. LO 7.1. – Expandir a rede de carregamento de veículos elétricos

Portugal foi pioneiro no desenvolvimento de um plano nacional de desenvolvimento da “Mobilidade Elétrica”, que aliou o apoio ao desenvolvimento tecnológico à criação de uma rede nacional de infraestruturas de apoio à mobilidade elétrica, em colaboração com os municípios, e a criação de apoios e incentivos para a aquisição de viaturas.

O desenvolvimento da mobilidade elétrica surgiu como uma resposta à grande dependência energética de combustíveis fósseis, nomeadamente do petróleo, e à necessidade de diminuir e minimizar o impacto ambiental daí resultante, melhorando a qualidade do ambiente urbano e qualidade de vida nos principais centros urbanos.

A Rede de Mobilidade Elétrica constituiu-se, assim, como uma das apostas efetuadas no setor dos transportes em prol de uma mobilidade mais sustentável em termos energéticos, pela redução das emissões de CO₂ e conseqüente melhoria da qualidade do ar, contribuindo simultaneamente para a redução da dependência energética do país. Esta rede visa incentivar a utilização de veículos elétricos em deslocamentos urbanos, através da criação de uma rede integrada de infraestruturas de carregamento dos veículos no território nacional - MOBI.E. Esta rede de carregamento de veículos elétricos permite o carregamento de todas as marcas de veículos através da utilização de um cartão de carregamento.

Existem, à data, um total de 1 200 pontos de carregamento normal e 50 pontos de carregamento rápido, estando a decorrer um processo de expansão, reforço e instalação de pontos de carregamento, que sirvam cerca de 80% da população portuguesa, distribuída por 132 municípios

Atualmente não existe em Albufeira qualquer posto de carregamento de veículos elétricos, estando previstos pelo município a instalação de 16 postos até 2020, 4 dos quais deverão estar instalados ainda durante o ano de 2018.

2.8.3. LO 7.2. – Introduzir veículos de transporte público movidos a energias alternativas

A aposta no desenvolvimento de sistemas de transportes públicos coletivos de passageiros em meio urbano com baixa emissão de gases com efeitos de estufa (GEE) é um dos principais objetivos da transição para uma economia com baixas emissões de carbono, em concretização das medidas previstas para o setor dos transportes no Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE) para o período 2013-2016 e no Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis (PNAER) para o período 2013-2020.

As pressões exercidas pelo setor dos transportes na qualidade do ar são um fator muito relevante que urge combater, designadamente as associadas ao tráfego rodoviário, pelo que as medidas aplicáveis ao setor dos transportes, em ambiente urbano, assumem particular importância ao nível da qualidade do ar e do benefício associado às vertentes ruído e alterações climáticas.

De forma geral, os veículos afetos aos transportes públicos têm um peso muito significativo nas emissões de poluentes em ambiente urbano e são salvo raras exceções, movidos com recurso a combustíveis de origem fóssil. É esse o caso do GIRO de Albufeira, serviço assegurado por veículos movidos a combustíveis fósseis.

Assim, é objetivo da presente linha de orientação, a concretização de ações que visem a utilização de veículos mais eficientes e que utilizem combustíveis com melhor desempenho ambiental, designadamente através da aquisição de veículos movidos a gás, eletricidade ou híbridos.

Atualmente os transportes urbanos de Albufeira são assegurados pela empresa EVA Transportes, em regime de prestação de serviços, cujo contrato se encontra em vigor até agosto de 2020 (linha laranja) e agosto de 2019 (restantes linhas). Em 2018 o município deverá iniciar um novo processo de contratualização dos serviços, no âmbito do qual se deverá avaliar a possibilidade de introdução de veículos elétricos na frota do futuro operador.

2.8.4. LO 7.3. – Regular o transporte turístico de passageiros

2.8.4.1. Elaborar um Regulamento do Transporte Turístico de Passageiros no Município de Albufeira

Nos últimos anos, o município de Albufeira tem constatado um aumento do número de solicitações para o licenciamento de veículos para transportes de índole e fruição turística (e.g.: *tuk-tuk*, comboio turístico).

Este tipo de atividades constitui uma mais valia para o desenvolvimento do turismo do município, contribuindo para a diversificação da oferta. Contudo, importa ter presente que, em muitas situações, estas atividades, quando não regulamentadas, conflituam com a circulação motorizada e pedonal, causando sobrecarga de veículos estacionados na via pública e contribuindo para o aumento do ruído e da poluição atmosférica em algumas zonas históricas.

A crescente pressão gerada pelos diversos tipos de transportes turísticos, patente na multiplicidade de meios de transporte, justifica a necessidade de definição das áreas destinadas à circulação e locais de paragem e estacionamento, para os diferentes tipos de veículos.

É da responsabilidade dos municípios promover e salvaguardar os interesses das suas populações, harmonizando a qualidade de vida dos seus residentes com a instalação e exercício de atividades económicas nos seus territórios, além de que dispõem de atribuições no domínio dos transportes e mobilidade, nomeadamente sobre a circulação e estacionamento de veículos nas vias públicas e demais lugares públicos.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Sendo Albufeira um território iminentemente turístico e onde se tem registado um aumento das solicitações de circuitos explorados por veículos de índole e fruição turística, é importante regulamentar a exploração da atividade, bem como a respetiva circulação e estacionamento dos veículos no município de Albufeira, salvaguardando a qualidade do ambiente urbano e garantindo a observância dos princípios da concorrência e da igualdade de acesso à atividade.

Propõe-se assim a elaboração de um Regulamento para os Transportes de Índole e Fruição Turística no Município de Albufeira, o qual deverá promover uma equilibrada compatibilização entre a circulação turística, nos diversos modos que a compõem, com as demais circulações, nomeadamente com o transporte público sem fim turístico, salvaguardando a acessibilidade e fluidez de circulação nos aglomerados urbanos do município, devendo ainda promover uma atenta gestão da utilização do espaço público, evitando o surgimento de fenómenos de congestionamento e sobre utilização.

Apresentam-se seguidamente os principais aspetos a ter em consideração no referido regulamento:

- **Definições:**

- Circuito Turístico: o itinerário de transporte promovido por uma pessoa jurídica licenciada para o exercício da atividade de animação turística no exercício desta, através de veículo legalmente habilitado para o efeito, com percurso e período de circulação definidos;
- Contingente: o número máximo e a tipologia de veículos através dos quais pode ser promovida, pelo mesmo operador, a exploração de circuitos turísticos regulares no município de Albufeira;
- Operador: a pessoa singular ou coletiva que, estando licenciada para o exercício da atividade de animação turística, está habilitada a explorar um determinado circuito no município de Albufeira;
- Paragem: o local devidamente sinalizado, não coincidente com paragens de transporte público, com o postalete visível destinado à recolha e largada de passageiros de veículos devidamente autorizados, no exercício da exploração de circuito turístico, pelo tempo estritamente necessário à descida e/ou desembarque;
- Postalete: o posto colocado pelo município de Albufeira onde os operadores licenciados colocam as suas chapas de identificação no terminal ou na paragem de um circuito turístico;
- Terminal: o local sinalizado com postalete, onde os circuitos turísticos iniciam e terminam o percurso em itinerário pré-definido, no qual os veículos utilizados no exercício da exploração de circuitos turísticos, devidamente habilitados para o efeito, podem estar estacionados dentro do período de circulação definido na licença (aplicável apenas para os veículos afetos ao comboio turístico).

- **Âmbito e Objeto do Regulamento:**

- O regulamento deverá estabelecer o regime de exploração dos serviços de transporte de índole e fruição turística, bem como o regime de utilização do espaço público pelos veículos afetos a esta atividade.

- Consideram-se veículos de transporte de índole e fruição turística as seguintes tipologias de veículos: (i) triciclos ou quadriciclos (vulgo *tuk-tuk*); (ii) automóveis tipo “jeep” e de todo o terreno; (iii) veículos automóveis ligeiros de passageiros de utilização turística incluindo Uber, Cabify (excluindo táxis); (iv) autocarros turísticos; (v) comboio turístico.
- **Licenciamento:**
 - No caso dos triciclos ou quadriciclos (*tuk-tuk*) e comboio turístico a atividade depende de prévio licenciamento municipal ou de autorização de exploração, nos termos e condições a definir no regulamento.
 - Para o caso das empresas de animação turística, o regulamento deverá prever o procedimento para a atribuição da autorização de exploração, a qual poderá ser concedida por concurso público ou mediante formulação de pedido de licenciamento ao município.
 - A candidatura para atribuição de licença para o exercício das atividades referidas nos pontos anteriores deverá integrar: (i) documentos de identificação do requerente; (ii) certidão de registo comercial (no caso de pessoa coletiva); (iii) alvará habilitante para o exercício da atividade, (iv) documento comprovativo do seguro de responsabilidade civil; (v) documento comprovativo do licenciamento pelo IMT; (vi) termo de responsabilidade atestando a aptidão dos condutores para a condução dos veículos de transporte em causa e; (vii) horários, dias de funcionamento, frequência e preços para a utilização dos serviços.
- **Contingentes:**
 - No sentido de evitar uma oferta excessiva, recomenda-se que o regulamento preveja um número máximo de matrículas para cada tipologia de serviço a regulamentar, nomeadamente nos casos dos triciclos ou quadriciclos (*tuk-tuk*) e do comboio turístico.
 - Recomenda-se ainda: (i) a proibição de transmissão da licença de exploração destas atividades, sem consentimento prévio do município e; (ii) a definição do prazo da licença.
- **Condições de circulação:**
 - Compete ao município determinar: (i) os circuitos de circulação afetos aos veículos de comboio turístico e; (ii) arruamentos a interditar a circulação de triciclos e quadriciclos (*tuk-tuk*).
 - A circulação dos veículos de índole e fruição turística estará condicionada ao cumprimento das seguintes condições: (i) cumprimento do Código da Estrada, sendo por isso expressamente proibida a circulação em áreas pedonais; (ii) não prejudicar as condições de circulação e normal fluidez do restante trânsito e; (iii) não por em causa a paragem e percursos dos transportes regulares de passageiros.
 - O município deverá ponderar a possibilidade de interditar a circulação destes veículos em toda a zona da baixa de Albufeira, designadamente nos seguintes arruamentos: Rua dos Telheiros, Avenida 25 de Abril e Rua Movimento das Forças Armadas, devendo para tal ponderar a possibilidade de, associada à implementação das zonas de coexistência, criar uma zona de *low emissions*. Optando pela criação desta zona, poderá limitar a circulação de veículos de transporte de índole e fruição turística a veículos elétricos.
 - No caso do comboio turístico, a exploração deverá fazer-se de acordo com o circuito proposto no ponto seguinte do presente relatório, recomendando-se que o mesmo não efetue o atravessamento da área pedonal a criar na Avenida Sá Carneiro (troço sul).

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- **Paragem e estacionamento dos veículos na via pública:**
 - Recomenda-se a proibição do estacionamento e paragem dos veículos na via pública fora dos locais devidamente assinalados e regulamentados para o efeito, os quais deverão ser definidos em fase de licenciamento das atividades ou com a entrada em vigor do regulamento a elaborar.
 - Comboio turístico: as paragens e o(s) terminal(is) deverão obedecer à proposta apresentada no ponto seguinte do presente relatório.
 - Veículos turísticos não pesados: a localização das paragens deverá obedecer ao estipulado pelo município de Albufeira e apresentado na Figura 2.100

FIGURA 2.100 – LOCAIS DE PARAGEM



Fonte: Município de Albufeira, outubro 2017

2.8.4.2. Alteração do circuito do comboio turístico na zona da Oura

Cidade de Albufeira

As alterações dos sentidos de circulação propostas para o Bairro dos Pescadores e envolvente ao P1 implicam reajustes no circuito do comboio turístico, contudo não implicam alterações nas paragens atualmente existentes.

Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro (Oura)

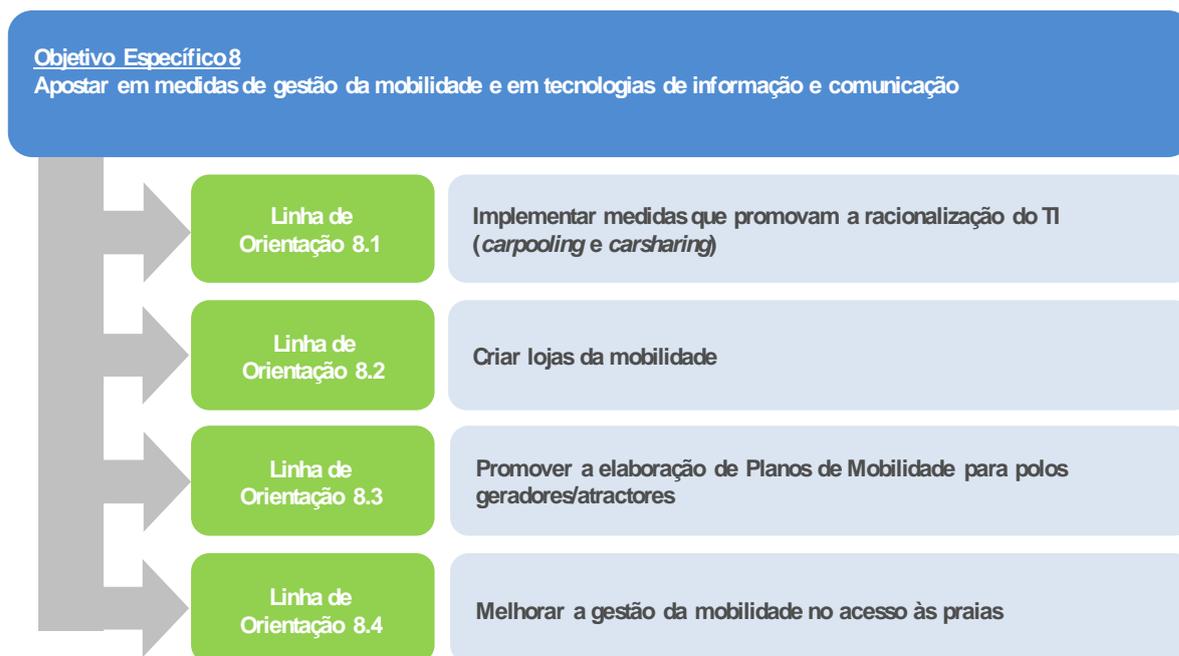
A pedonalização da Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro implica alterações ao circuito uma vez que, atualmente, o comboio turístico efetua o atravessamento do troço sul deste arruamento (vide Figura 2.101). Analisadas as propostas de alteração dos sentidos de circulação para esta área desenvolveram-se duas propostas alternativas de itinerário para o comboio turístico, a saber:

- **Hipótese 1** – encurtar ligeiramente o percurso, sendo que a partir do cruzamento da Rua Camilo Castelo Branco com a Rua Natália Correia, seguiria para a Av. dos Descobrimentos, virando para a Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro, onde efetuaria o 1º troço desta avenida (que não será pedonalizado), seguindo depois pela Rua Júlio Diniz (que terá o sentido alterado) e efetuando paragem no início deste arruamento. O atual ponto de paragem deverá ser realocado para o lado contrário (no futuro sentido

tendo em vista preocupações de âmbito social, ambiental e de eficiência energética, económica e a promoção de hábitos de mobilidade sustentável.

As linhas de orientação propostas para a operacionalização deste objetivo específico são as apresentadas na Figura 2.102, descrevendo-se de seguidas as medidas incluídas em cada uma delas.

FIGURA 2.102 – OBJETIVO ESPECÍFICO 8 E LINHAS DE ORIENTAÇÃO



2.9.2. LO 8.1. – Implementar medidas que promovam a racionalização do TI (*carpooling* e *carsharing*)

2.9.2.1. Implementar um sistema de *carsharing*

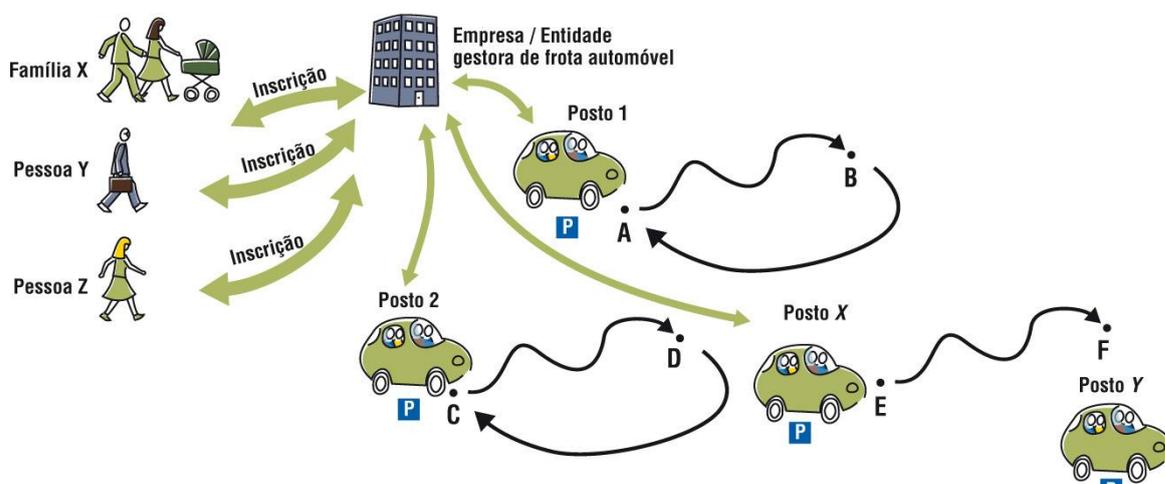
O *carsharing* corresponde à disponibilização de uma frota de veículos pertencentes a uma empresa/associação, para aluguer à hora ou ao dia, com garantias de estacionamento dos veículos no início e no fim do aluguer, podendo incluir *tickets* de estacionamento em zonas de estacionamento tarifado à superfície.

Este sistema permite a utilização de veículos por um período de tempo (determinado em função das necessidades dos utilizadores), sendo faturado o período de aluguer e os quilómetros percorridos. A tarifa cobrada inclui todas as despesas de utilização dos veículos (compra, combustível, manutenção, inspeções, seguros, etc.).

Atualmente regista-se igualmente a implementação de sistemas de *scootersharing*, cujo objetivo e modo de funcionamento é semelhante ao do *carsharing*, necessitando, no entanto, de menores investimentos por parte de quem o implementa.

A Figura 2.103 exemplifica o funcionamento de um sistema de *carsharing*. A frota de veículos deverá ser distribuída por vários postos de aluguer, a localizar preferencialmente junto às principais interfaces de transporte público, a importantes polos geradores/attractores de deslocações e zonas centrais dos principais centros urbanos. No caso de Albufeira, deverão ainda localizar-se junto a principais polos de localização de empreendimentos turísticos para que seja facilmente acessível a estes utilizadores.

FIGURA 2.103 – EXEMPLO DE FUNCIONAMENTO DE UM SISTEMA DE CARSHARING



Fonte: Coleção de brochuras técnicas/temáticas, IMTT/Transitec, março de 2011

Esta modalidade traduz-se numa poupança real de custos fixos inerentes à posse da viatura, tanto de compra como de manutenção e operação (parqueamento, portagens, etc), evitando o aumento da frota de veículos por parte dos particulares ou empresas e possibilitando a utilização por parte do segmento de turistas.

Em muitas situações poderá constituir-se como uma alternativa ou complemento ao transporte privado e ao transporte público, podendo ser utilizado para a realização de deslocações entre parques de estacionamento dissuasores, onde o utilizador deixa o seu veículo particular, e o centro de aglomerados urbanos consolidados. É igualmente adequado para utilizadores frequentes de transportes públicos que necessitem de realizar deslocações esporádicas a áreas mal servidas por estes.

A exploração dos sistemas de veículos partilhados tem conquistado grande adesão a nível global, destacando-se a sua contribuição para a melhoria efetiva da mobilidade, em particular nas áreas urbanas e para a adoção de novas filosofias de mobilidade mais ecológicas e sustentáveis. Assim, é desejável fomentar a complementaridade entre o sistema de *carsharing* e os diferentes modos de transporte coletivo existentes.

Algumas cidades europeias desenvolveram já sistemas de *carsharing* e de *scootersharing* associados ao transporte público, através da disponibilização de passes combinados, o que permite obter importantes sinergias de complementaridade.

Destacam-se como principais vantagens de implementação de sistemas de *carsharing* e de *scootersharing*:

- **Minimização dos custos de utilização do veículo**, sendo os custos proporcionais aos quilómetros percorridos e eventualmente ao número de horas utilizadas;
- **Redução de custos de posse da viatura** – aquisição, manutenção, combustível, seguros e impostos;

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- **Máxima disponibilidade** (24h por dia/365 dias por ano) e grande flexibilidade e facilidade de reserva e de utilização das viaturas, com acesso a veículos de diferentes tipologias;
- Possibilidade de **estacionamento gratuito** ou **redução das tarifas** em áreas de estacionamento tarifado à superfície e em parques de estacionamento;
- **Redução do consumo energético**, dado que cada veículo de *carsharing* substitui em média 4 a 10 viaturas particulares, a que acresce o facto da quase totalidade dos veículos de *carsharing* serem elétricos;
- **Reforço e promoção da intermodalidade** por integração modal e tarifária, com esquemas de descontos e benefícios cruzados;
- **Redução da pressão de estacionamento** nas zonas de maior densidade de ocupação;
- **Redução dos impactes ambientais**: a emissão de gases, o consumo de energia, a poluição sonora, etc.

Atualmente existem já implementados em Portugal sistemas de *carsharing* nas cidades de Lisboa e Porto e de *scootersharing* na cidade de Lisboa, explorados por particulares ou por operadores de transporte como a Carris ou a Transdev, estando ainda, em fase de implementação, o lançamento de um sistema de *carsharing* da responsabilidade da BRISA. Todos estes sistemas são passíveis de utilização através de aplicações móveis, as quais permitem reservar as viaturas, desbloquear as mesmas (em alguns casos não é necessária chave) e efetuar pagamentos.

Nas figuras seguintes apresentam-se exemplos de aplicações móveis e de viaturas utilizadas em sistemas de *carsharing* e *scootersharing* em funcionamento na cidade de Lisboa.

Para a implementação destas medidas, o município de Albufeira deverá procurar um promotor responsável pela implementação desta medida e pela operacionalização e gestão do sistema.

FIGURA 2.104 – APLICAÇÃO MÓVEL DE UM SISTEMA DE CARSHARING

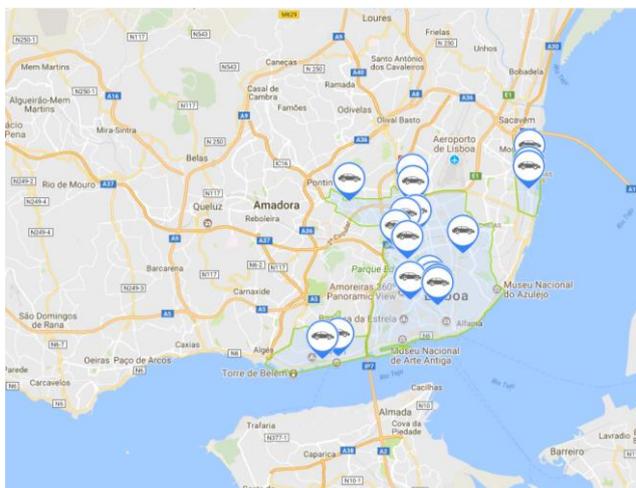


FIGURA 2.105 – EXEMPLO DE VIATURA DO SISTEMA DE SCOOTERSHARING



2.9.2.2. Implementar um sistema de *carpooling*

Também no sentido de racionalização da utilização do uso do transporte individual, considera-se que o município de Albufeira, de forma individual ou em articulação com os restantes municípios do Centro Algarvio ou mesmo com a AMAL, deverá promover a prática do *carpooling* através da disponibilização de uma plataforma informática que permita aos potenciais utilizadores manifestarem interesse em “partilhar” a viagem.

Note-se que o *carpooling* consiste na partilha de um automóvel privado (pertença de um dos utilizadores) entre dois ou mais utilizadores que realizam parcial ou integralmente um itinerário nas suas viagens, sendo as despesas associadas repartidas pelos vários utilizadores. De referir que esta é uma medida mais vocacionada para as deslocações pendulares, que se realizam segundo um padrão regular de origens/destinos e de horários. Contudo, poderá igualmente ser aplicada a deslocações em serviço, com menor regularidade temporal, embora com alguma regularidade em termos de percursos (e.g. visitas regulares a clientes ou deslocações entre diferentes escritórios e unidades da empresa/polo).

Um dos aspetos-chave relacionados com a implementação desta medida prende-se com a existência de uma base de dados de fácil acesso que permita aos potenciais utilizadores encontrar rapidamente um parceiro para a realização da viagem.

Como exemplo de uma solução desta natureza, apresenta-se em seguida uma plataforma que funciona, a nível nacional, como um motor de busca para viagens em que os utilizadores que possuam automóvel privado indicam o seu percurso, possíveis paragens, data e hora preferenciais, de modo a poderem partilhar o veículo.

FIGURA 2.106 – EXEMPLO DE SITE DE CARPOOLING



Fonte: <http://www.boleia.net/viagens-f-t?email=&f=Gr%C3%A2ndola%2C+Portugal&t=Odemira%2C+Portugal>, maio 2016

Note-se ainda que, no âmbito do PAMUS do Algarve existe uma medida, da responsabilidade da AMAL, que visa o desenvolvimento e divulgação de uma plataforma de *carpooling*, a ser divulgada junto dos municípios, de forma a promover a partilha de viatura na região, e assim reduzir as emissões associadas ao transporte individual, podendo o município de Albufeira integrar este projeto e disponibilizar, no seu site de *internet* um *link* para a página do mesmo.

2.9.3. LO 8.2. – Criar lojas da mobilidade

Tal como anteriormente evidenciado, o município de Albufeira, para além do seu evidente carácter residencial, tem uma elevada capacidade de atração turística, características essas que se refletem diretamente no sistema de transportes de TP, exigindo que a informação ao público disponibilizada seja adequada às necessidades tanto da população residente como visitante, de forma a que estes possam ter acesso a um conhecimento global das alternativas de transporte existentes e o modo como podem ser utilizadas. Assim, torna-se necessária a **criação de lojas de mobilidade** que promovam e disponibilizem um conjunto de serviços úteis, designadamente:

- **Informação e aconselhamento**, com vista a fornecer aos utilizadores todo o tipo de informação acerca da utilização mais adequada dos diferentes modos e serviços de transporte, informar sobre os diversos produtos disponibilizados (e.g. horários, tarifários) e aconselhar sobre o melhor percurso tendo em conta a origem-destino do cliente;
- Disponibilização de **informação sobre percursos pedonais** nos principais centros urbanos, bem como percursos de lazer;
- Disponibilização de **informação** referente a **pontos de interesse** a visitar e como lá chegar;
- **Aquisição e reservas** de produtos relativos à mobilidade (títulos de transporte, mapas, etc.);
- **Promoção de novos produtos** (bilhetes combinados, tarifas especiais, etc.), no sentido de incentivar o recurso a modos de transporte mais sustentáveis;
- Apresentação de **reclamações e sugestões**, que envolve o registo de queixas e sugestões e respetivo encaminhamento para as entidades competentes.

A **loja da mobilidade** poderá assumir ou combinar diferentes modalidades, designadamente um **site da Internet** (i.e., loja virtual de mobilidade), um **serviço telefónico** de apoio ao utilizador ou um **espaço físico** onde os utilizadores do TP possam usufruir de um serviço de personalizado que os ajude nos pontos suprarreferidos.

Um aspeto importante para o funcionamento destas lojas prende-se com o envolvimento das diversas entidades ligadas ao sistema de transportes e que operam no município de Albufeira. Neste sentido, sugere-se o estabelecimento de protocolos de cooperação, nos quais deverão ser especificadas as medidas e investimentos determinantes do bom funcionamento destes espaços, bem como consubstanciar acordos para a cedência de informação (horários, tarifários, mapas de rede, entre outras informações que venham a ser consideradas relevantes).

Atendendo à tipologia de serviços a prestar e ao facto de se perspetivar que este se venha a constituir como um serviço importante, tanto para residentes como turistas, considera-se que deverá existir pelo menos **uma loja física por freguesia**, nos principais pontos de atração turística, em polos geradores/attractores de viagens e nas principais interfaces de transporte, permitindo o fácil acesso por parte dos potenciais utilizadores. Por outro lado, por forma a minimizar os custos de implementação e operação deste serviço, deve ser potenciada a sua **instalação em espaços já existentes** e em que seja possível compatibilização dos diferentes serviços prestados.

Sugere-se assim a inclusão destas lojas nos locais assinalados no mapa (postos de turismo, juntas de freguesia, interfaces de transporte e lojas CTT): **posto de turismo de Albufeira; Juntas de freguesia de Paderne e Guia; Estação ferroviária de Albufeira-Ferreiras; Estação Central de Camionagem de Albufeira; Loja CTT de Olhos de Água** (ver FIGURA 2.107). De notar que as lojas da mobilidade instaladas nas interfaces de transporte existentes devem permitir a compra de títulos de transporte tanto de TCR como TCF, promovendo assim a intermodalidade no sistema de transportes.

Esta medida encontra-se estritamente relacionada com a promoção de um sistema de transportes públicos que contribua para melhorar a oferta de serviços aos principais polos de emprego (atuais e futuros), nomeadamente nas áreas onde se registam os principais problemas de cobertura do sistema atual.

A sua concretização não poderá ser dissociada da necessidade de adaptar a oferta de transporte público à dinâmica da procura, pelo que deverá ser estruturada de forma a assegurar uma cobertura adequada às necessidades de empregados e entidades empregadores que desenvolvem a sua atividade no território de Albufeira.

Os planos de mobilidade para polos geradores e atratores de viagens são instrumentos de planeamento que pretendem apoiar as organizações para uma gestão mais eficiente da mobilidade induzida pela sua atividade, através do desenvolvimento e implementação de um conjunto integrado de medidas ajustadas às características de cada empresa ou polo gerador de viagens, ao perfil da atividade, às suas exigências e às necessidades específicas de deslocação dos colaboradores, fornecedores e visitantes.

Estes planos, que fazem apelo a um conjunto de técnicas e medidas que se inserem no que habitualmente se designa por gestão da mobilidade, são, essencialmente, documentos estratégicos que visam atingir objetivos de sustentabilidade, ou seja, reduzir os impactes económicos, sociais e ambientais negativos provocados pelas deslocações diárias dos colaboradores, fornecedores e visitantes, racionalizar a gestão dos recursos, reduzir custos e alcançar ganhos operacionais, devendo ser entendidos como uma ferramenta de gestão da mobilidade destinada a fomentar o uso de meios de transporte alternativos ao TI nas deslocações quotidianas, sejam elas deslocações casa/trabalho, em serviço ou por outros motivos.

Aplicam-se às seguintes tipologias de empresas e polos:

- Empresas/parques empresariais e tecnológicos;
- Áreas comerciais;
- Áreas industriais e logísticas;
- Equipamentos coletivos (hospitais, universidades, escolas, estádios, entre outros).

Não sendo de carácter obrigatório em Portugal, constituem-se como ferramentas de mitigação dos problemas de mobilidade e acessibilidade a estes polos de atividade, contribuindo para uma maior atratividade dos próprios polos e para a redução do volume de viagens realizadas em transporte individual, através da promoção dos transportes coletivos e dos modos suaves.

O Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE) recomenda que estes planos sejam elaborados para áreas empresariais ou industriais com mais de 500 colaboradores, sendo que este limiar é diferente nos diversos países da Europa.

Contudo, o Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos, no qual se define a metodologia para a elaboração destes planos (Figura 2.108) considera que os mesmos não se deverão cingir a polos empresariais e industriais, dado que existem outras tipologias de atividades geradoras de importantes volumes de viagens diárias (veja-se o exemplo de grandes áreas comerciais ou de hospitais). Assim, considera-se que estes planos devem ser elaborados para todos os polos geradores e atratores, independentemente da sua tipologia de atividade, sendo prioritária a sua elaboração para polos de maior dimensão.

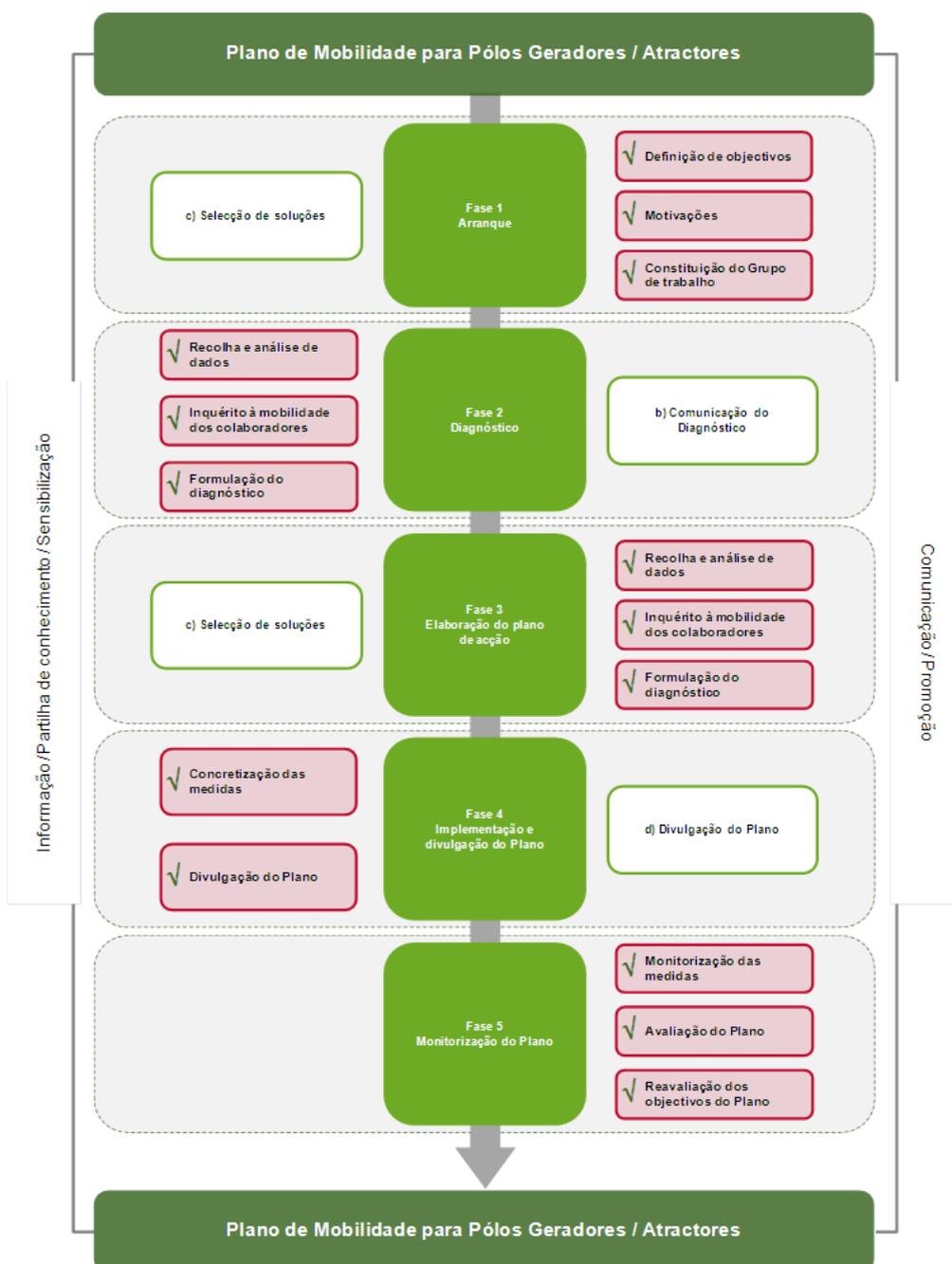
No território de Albufeira existem e estão propostos diversos polos nestas condições, podendo os mesmos ser constituídos por diversas empresas, as quais no total atingem o número de trabalhadores sugeridos

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

para a realização dos PMEP, devendo o município promover a articulação entre estas para a elaboração de planos conjuntos.

FIGURA 2.108 – PRINCIPAIS ETAPAS E FASES DA ELABORAÇÃO DOS PMEP



Fonte: Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos, IMTT/DHV, março 2012

Em Albufeira regista-se a existência de diversos polos atratores/geradores de deslocações, que diferem entre si em tipologia, dimensão e localização. De forma a priorizar a elaboração de PMEP, hierarquizou-se os mesmos em função da sua dimensão e capacidade atrativa, tendo sido definido 3 níveis hierárquicos.

- **Nível A** – nível mais prioritário, sendo aplicável aos polos geradores/atratores de deslocações do território de Albufeira que geram maior número de viagens diárias. Estes polos deverão ter mais de 500 trabalhadores/visitantes/utentes diários, sendo polos que apresentam problemas de acesso onde o transporte individual, é muitas vezes, a única forma de lá chegar.

Os planos deste nível podem incluir soluções tão abrangentes como a criação de novos serviços de transporte coletivo que diminuam significativamente o congestionamento em horas de ponta.

Integram-se neste nível os seguintes polos:

- Zona Comercial e de Serviços da Guia (inclui o Algarve *Shopping*), cujo PMEP deverá ser realizado no curto prazo, ou seja até 2018;
- Hospital dos Lusíadas e alguns polos turísticos de Olhos de Água e Montechoro, com os PMEP a serem realizados até 2020;
- **Nível B** – empresas com menos de 500 funcionários para os quais estes planos não são obrigatórios, mas apenas recomendáveis. Estes planos não são prioritários, propondo-se, no entanto, que os mesmos sejam elaborados durante o horizonte do presente de vigência do plano de ação – até 2026.
- **Escolas secundárias**, de abrangência municipal e supramunicipal, as quais deverão ter os seus planos de mobilidade elaborados até 2026.

2.9.5. LO 8.4. – Melhorar a gestão da mobilidade no acesso às praias

No município de Albufeira, o automóvel continua a ser o modo de transporte mais utilizado nas deslocações para as praias localizadas fora das zonas urbanas (Albufeira, Oura e Olhos de Água). Para esta situação contribuem vários fatores: (i) a reduzida oferta de transporte público rodoviário de passageiros; (ii) a orografia que em muitas situações não favorece as deslocações em modos suaves (pedonal e/ou ciclável); (iii) a inexistência de percursos pedonais e cicláveis com adequadas condições de segurança e conforto.

Têm-se vindo a realizar importantes investimentos na requalificação dos acessos a diversas praias, sendo que em algumas destas os estabelecimentos hoteleiros têm procurado criar alternativas de transportes coletivos de ligação (e.g. comboio turístico na zona dos Salgados). Ainda assim, regista-se uma procura muito significativa de estacionamento com índices de ilegalidade elevados, que em muitas situações gera conflitos com peões e com a circulação automóvel.

Na fase 1 do PMT de Albufeira foram efetuados levantamentos de estacionamento nas principais praias do município, tendo sido diagnosticados alguns constrangimentos que importa resolver, através da implementação das medidas apresentadas de seguida. A definição destas medidas teve em atenção o estabelecido no Programa da Orla Costeira Odeceixe – Vilamoura, em fase de consulta pública e que integra medidas para melhorar a acessibilidade às praias.

Intervenções na Praia dos Salgados

Este é uma praia onde se regista uma procura ilegal relativamente elevada no período de verão (cerca de 470 veículos) a maior parte deles estacionado na via pública, causando constrangimentos à circulação automóvel e impedindo o acesso a veículos de maiores dimensões como os que abastecem os restaurantes da praia e viaturas de socorro (ambulâncias).

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Por outro lado, nos lugares de estacionamento legais, verifica-se uma procura inferior à sua capacidade, fruto da não marcação horizontal dos lugares de estacionamento, o que provoca a subocupação destes.

De notar que existe um comboio turístico, cuja exploração é da entidade gestora da Herdade dos Salgados, que serve, gratuitamente, os empreendimentos da Herdade, efetuando a ligação entre estes e a praia, de forma a diminuir a pressão do automóvel sobre a mesma.

Propõe-se que nesta praia sejam implementadas as seguintes medidas:

- **Tarifação do estacionamento no período de verão;**
- **Colocação de pilaretes** na Rotunda localizada ao fundo da Rua Boca de Alagoa de forma a evitar o estacionamento ilegal em cima da mesma;
- **Marcação horizontal** entre a rotunda da Rua Boca de Alagoa e a entrada do parque de estacionamento, demarcando uma zona de proibido estacionar;
- **Reforço da fiscalização;**

De referir que o Plano de Praia do POC Odeceixe – Vilamoura propõe a requalificação do parque de estacionamento existente. Apresenta-se na Figura 2.109 as medidas propostas.

FIGURA 2.109 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO – PRAIA DOS SALGADOS



Fonte: @figueiradesousa

Praia da Galé Oeste

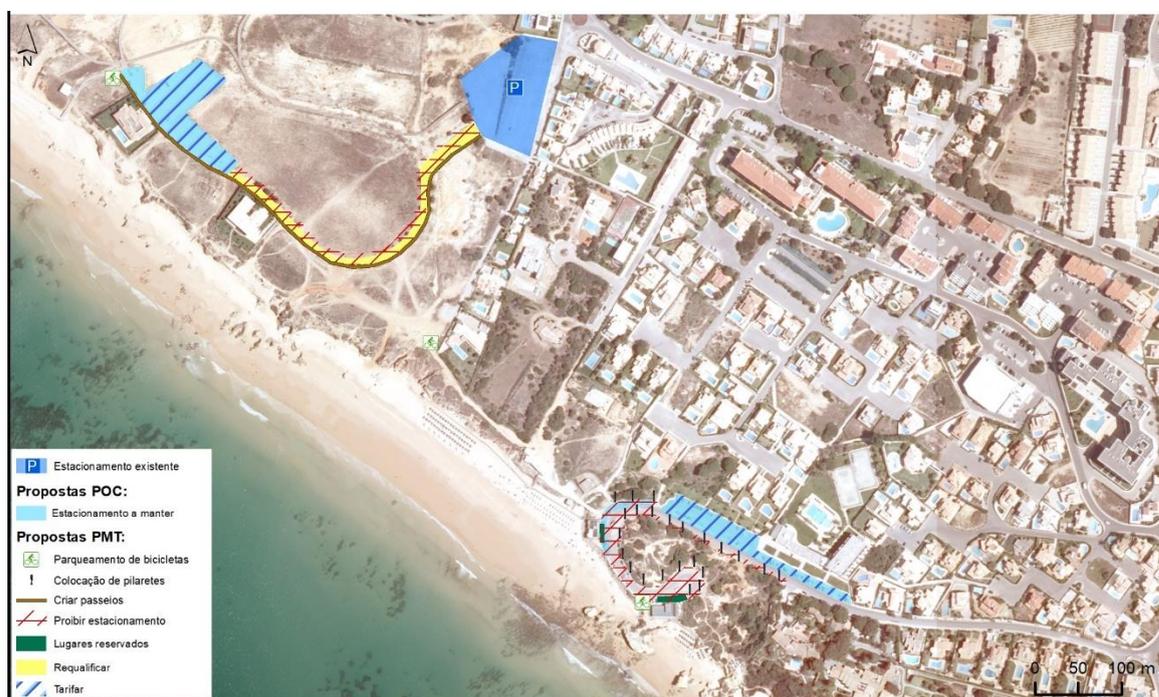
O estacionamento na praia da Galé Oeste é efetuado, de forma relativamente desordenada, em duas zonas junto ao acesso da praia, uma de terra batida sem qualquer nivelção do piso e a outra em cascalho com piso nivelado. Regista-se uma elevada procura ilegal ao longo da via de acesso, o que impede a circulação normal de veículos nos dois sentidos. Existe ainda um parque de retaguarda, formalizado e ordenado, onde no verão se registam situações de ilegalidade que dificultam a circulação, nomeadamente a realização de manobras. De forma a minimizar os problemas de acesso a esta praia, nomeadamente no período de verão propõe-se as seguintes medidas (Figura 2.110):

- **Requalificação e ordenamento do estacionamento junto à praia, passando o mesmo a ser tarifado no período de verão:**
 - **Marcação dos lugares de estacionamento no parque** existente em cascalho, ordenando e requalificando o mesmo. Esta marcação, a ser efetuada com tinta branca, deverá ser alvo de intervenções de manutenção com alguma regularidade face às características do piso – cascalho, que tornam a mesma menos resistente;
 - **Nivelção da zona de terra batida** utilizada para estacionamento, cobrindo-se o pavimento com cascalho e delimitando os lugares de estacionamento com marcações horizontais. A transformação desta área num parque de estacionamento formal implica a criação de um acesso a partir da estrada;
 - **Colocação de sombras** no parqueamento de forma a melhorar as condições de conforto dos utilizadores;
 - **Colocação de pilaretes** no parque de estacionamento de retaguarda que impeçam a ocupação indevida do espaço de circulação;

Esta zona, no Plano de Praia do POC Odeceixe-Vilamoura é considerada como parque de estacionamento, não sendo proposta qualquer medida de intervenção no mesmo.

- **Colocação de marcação horizontal amarela**, ao longo de toda a via de acesso, de forma a informar da proibição de estacionamento ao longo da mesma;
- **Reforço da fiscalização** do estacionamento ilegal;
- **Melhoria dos acessos pedonais** entre o parque de estacionamento de retaguarda e o acesso à praia, através da requalificação e criação de passeios;
- **Instalação de parqueamento para bicicletas** junto à entrada da praia.

FIGURA 2.110 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO – PRAIA DA GALÉ OESTE



Fonte: @figueiradesousa

Praia da Galé

A praia da Gale é servida pelos parques de estacionamento referidos nas Praias da Galé Oeste e da Galé Este, possuindo ainda um parque em terra batida, de acesso condicionado, com 5 lugares reservados, mas que regista uma elevada procura ilegal.

Para esta praia propõe-se o **reforço da fiscalização** para dissuadir o estacionamento ilegal.

Regista-se ainda, a existência, no final da Rua das Dunas, de uma zona de retorno de reduzida dimensão, a qual por vezes, tem estacionamento ilegal. Sendo a via de acesso à mesma (Rua das Dunas) bastante estreita, pelo que se sugere a **colocação de sinalização vertical** a proibir o acesso, exceto a residentes e cargas e descargas, já que na situação atual qualquer pessoa pode aceder a este local.

Propõe-se ainda a colocação de um **parqueamento para bicicletas**, de forma a incentivar o uso deste modo de transporte até à entrada da praia em detrimento do transporte individual.

Praia da Galé Este

No que concerne à praia da Galé Este, esta apresenta elevados níveis de procura ilegal no período de verão. De acordo com o diagnóstico efetuado na fase 1 do presente PMT, o rácio oferta/procura é de 0,4, o que aponta para situações extremas de congestionamento na época alta. Acresce a isto o facto de não possuir lugares reservados a cargas e descargas, que obriga aos veículos de abastecimento dos estabelecimentos ali instalados a estacionar em segunda fila e impedindo a circulação.

Face ao exposto propõe-se a implementação das seguintes medidas:

- **Tarifação do estacionamento** legal durante o período de verão;
- **Proibição de estacionamento junto à praia, a partir do restaurante o Galeão**, permitindo apenas a **criação de lugares reservados**, nomeadamente:
 - 2 lugares reservados a cargas e descargas, junto a cada um dos restaurantes ali existentes;
 - 2 lugares reservados a veículos de emergência/forças de segurança, junto a cada um dos restaurantes ali existentes;
 - 2 lugares reservados a veículos do município;
 - 2 lugares para pessoas com mobilidade reduzida, a localizar junto ao acesso pedonal à praia;
- **A colocação de pilaretes e marcações horizontais amarelas** ao longo da Estrada da Galé, para impedir o estacionamento nas bermas;
- A colocação de balizas de marcação de sentidos de circulação na via entre os dois restaurantes ali existentes;
- **O reforço da fiscalização** do estacionamento ilegal;
- Instalação de **um parqueamento para bicicletas**, junto à entrada da praia.

Praia de Manuel Lourenço

Nesta praia o estacionamento é efetuado em dois parques distintos, um localizado no cimo do acesso pedonal, o qual não necessita de requalificação, e um outro, em terra batida, junto à praia, no qual existem lugares reservados e onde a procura ilegal é bastante elevada. No global, a taxa de ocupação é de apenas 85% (64 veículos estacionados em 75 lugares existentes), devido ao subaproveitamento do espaço disponível. Regista-se ainda alguma procura ilegal de tipo 2 nas bermas e passeios de acesso à praia, dificultando o acesso pedonal e impedindo o acesso a veículos de emergência.

De forma a resolver o problema do congestionamento na época alta e o estacionamento ilegal nos lugares reservados e simultaneamente melhorar as condições de conforto dos peões e ciclistas, propõe-se a implementação das seguintes medidas:

- **Colocação de sinalização vertical** a impedir o acesso rodoviário a veículos não autorizados à via de acesso à praia;
- **Requalificação do acesso pedonal** que liga o parque de estacionamento superior à zona de acesso à praia, dotando-o de condições de segurança e de iluminação;
- **Colocação de parqueamento para bicicletas**, no estacionamento reservado junto à praia e ao restaurante.

Na zona leste da praia, existe um outro acesso onde atualmente se regista estacionamento ilegal e que o POC Odeceixe – Vilamoura assume como bolsa de estacionamento, mas que se localiza em cima das dunas, junto ao areal, pelo que se recomenda que no mesmo seja interdito o estacionamento.

FIGURA 2.111 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO – PRAIA MANUEL LOURENÇO



Fonte: @figueiradesousa

Praia do Evaristo

O estacionamento nesta praia faz-se de forma informal em duas zonas de terra batida sem qualquer ordenamento e ao longo das bermas da via de acesso, o que dificulta a circulação pedonal e o acesso a veículos de emergência nas alturas de maior procura, sendo por isso considerado ilegal.

Consideram-se necessárias as seguintes medidas para melhorar as condições de estacionamento nesta praia:

- **Requalificação e ordenamento do estacionamento na zona de terra batida existente** em frente ao restaurante, com a marcação horizontal de lugares e a colocação de sombras;
- **Proibição de estacionamento** na zona situada atrás do restaurante. Muito embora o POC Odeceixe-Vilamoura considere esta área como sendo destinada a estacionamento, considera-se que a mesma deverá permitir apenas a circulação e estacionamento de veículos de cargas e descargas, recolha de resíduos e veículos de emergência, já que se localiza na zona de serviços do apoio de praia ali existente e numa zona de dunas;
- **Requalificação do pavimento da via de acesso à praia;**
- **Reserva de lugares** para cargas e descargas e pessoas com mobilidade condicionada;
- **Reforço da fiscalização** do estacionamento ilegal;

- Colocação de **parqueamento para bicicletas**.

FIGURA 2.112 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO – PRAIA DO EVARISTO



Fonte: @figueiradesousa

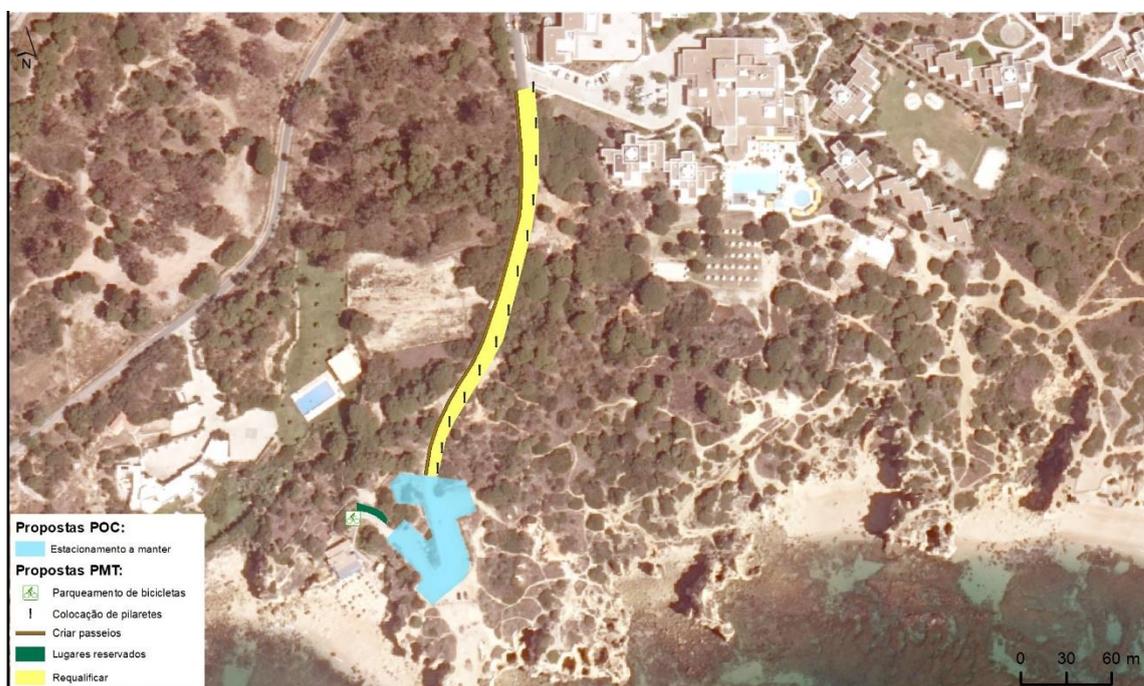
Praia do Castelo

A praia do Castelo tem um parque de estacionamento pavimentado e ordenado com cerca de 33 lugares, 2 dos quais reservados a deficientes. Regista, no entanto, uma elevada ocupação ilegal, nomeadamente ao longo das bermas da Rua da Torre Velha, o que cria situações de congestionamento no acesso à praia, nomeadamente na época alta. Ao longo desta via existem ainda duas bolsas informais de estacionamento, as quais estavam ocupadas aquando do levantamento efetuado.

Face ao exposto propõe-se a implementação das seguintes medidas:

- **Colocação de pilaretes ao longo da Rua da Torre Velha** de forma a impedir o estacionamento ilegal nas bermas desta via, incluindo nas zonas desmatadas existentes ao longo da mesma;
- **Reforço da fiscalização do estacionamento ilegal;**
- **Requalificação de bermas para a criação de passeios ou de ciclovia**, que permitam o acesso pedonal e ciclável em segurança;
- Colocação de **parqueamento para bicicletas**.

FIGURA 2.113 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO – PRAIA DO CASTELO



Fonte: @figueiradesousa

Praia de Santa Eulália

Na praia de Santa Eulália regista-se a existência de dois parques distintos, um em pavimento betuminoso e com estacionamento ordenado, junto à praia, que apresenta uma taxa de ocupação de 100% e um outro em terra batida e de natureza informal, o qual é tarifado no período de verão, e cuja taxa de ocupação não ultrapassa os 50%. Regista-se, no entanto, uma elevada procura ilegal ao longo da via de acesso, o que provoca situações de congestionamento, impedindo o acesso de veículos de socorro e ainda problemas de segurança na circulação de peões a qual tem de ser efetuada pela faixa de rodagem automóvel.

Face ao exposto propõe-se as seguintes medidas de estacionamento para a praia de Santa Eulália:

- **Tarifação do estacionamento** no parque existente junto à praia, no período de verão;
- **Formalização e ordenamento do estacionamento** no parque de terra batida de forma a tornar as condições de estacionamento e circulação mais atrativas para potenciais utilizadores;
- **Colocação de marcações horizontais** no pavimento de forma a reforçar a proibição de estacionamento ao longo da via, e ainda de sinalização vertical;
- **Reforço da fiscalização** do estacionamento ilegal;
- Colocação de **parqueamento para bicicletas**.

FIGURA 2.114 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO – PRAIA DE SANTA EULÁLIA



Fonte: @figueiradesousa

Praia da Falésia

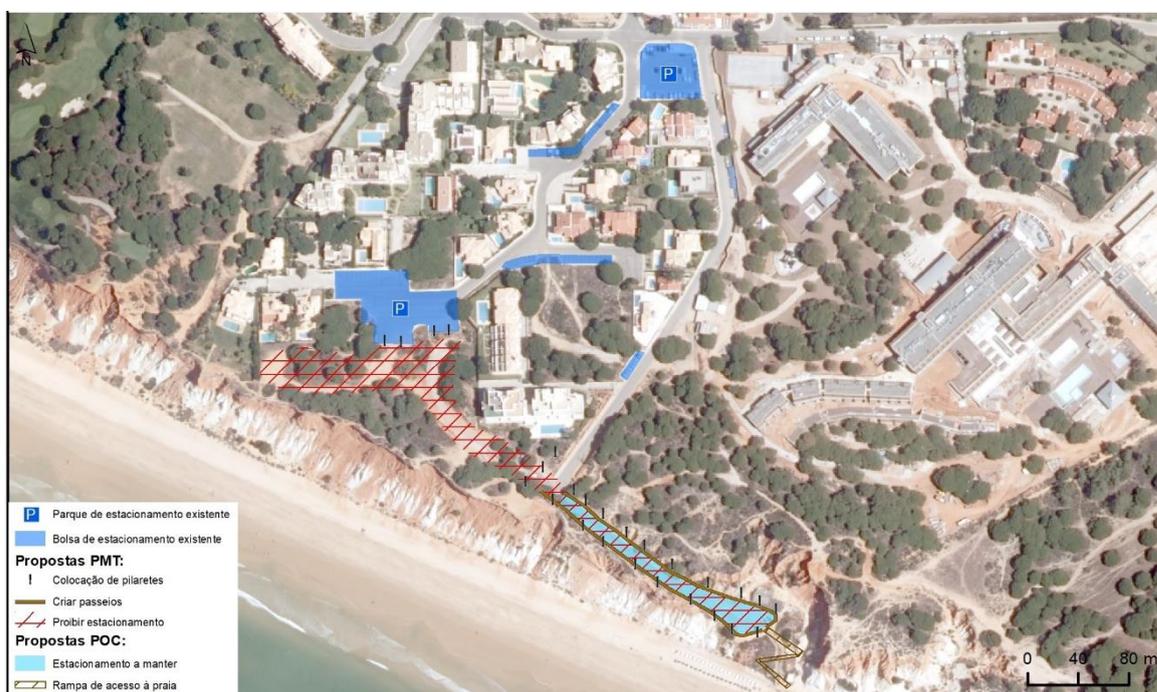
A oferta de estacionamento na praia da Falésia localiza-se no cimo da via de acesso à praia, inserida numa zona residencial, com diversas bolsas de estacionamento. Junto à praia apenas se regista a existência de 5 lugares reservados. A procura é bastante superior à oferta, com taxas de ocupação de 100% e estacionamento ilegal de tipo 1 em zonas de terra batida, no cimo da falésia, com poucas condições de segurança e ainda estacionamento ilegal de tipo 2 nas bermas ao longo da via de acesso à praia o que causa constrangimentos à circulação automóvel e põe em causa a segurança dos peões que têm de se deslocar pelo meio da faixa de rodagem.

Face ao exposto propõem-se as seguintes medidas:

- **Colocação de pilaretes e de sinalização vertical** que impeça e proíba o estacionamento ao longo das bermas da via de acesso à praia. Muito embora o POC Odeceixe – Vilamoura considere a zona junto à praia como parque de estacionamento, recomenda-se que o mesmo seja interdito, exceto a cargas e descargas, pessoas com mobilidade condicionada e veículos de emergência, devendo a rotunda ser utilizada apenas para inversão do sentido da marcha;
- **Reforço da fiscalização do estacionamento ilegal;**
- **Requalificação das bermas para criação de passeios**, que permitam a circulação pedonal em condições de conforto e segurança;
- **Impedir o estacionamento em cima das arribas.**

Para esta praia o POC prevê a construção de um novo acesso pedonal à praia, em escada, recomendando-se a sua adaptação a rampa para permitir o acesso a pessoas com mobilidade condicionada.

FIGURA 2.115 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO – PRAIA DA FALÉSIA



Fonte: @figueiradesousa

Praia da Rocha Baixinha Poente

Esta praia possui um parque de estacionamento tarifado no período de verão, cuja taxa de ocupação é de cerca de 50%, preferindo os utilizadores estacionar fora do mesmo, ao longo das vias de acesso à praia o que dificulta a circulação e o acesso aquele parque de estacionamento.

Propõe-se a colocação de **2 parqueamentos de bicicletas** e o reforço da fiscalização do estacionamento ilegal.

Praia da Rocha Baixinha

Não existe oferta de estacionamento nesta praia sendo o mesmo efetuado num descampado existente a norte da praia sem qualquer formalização ou organização. Regista-se ainda estacionamento ilegal nas bermas da via de acesso à praia.

Propõe-se assim a **criação de um parque de estacionamento formal**, à semelhança do que existe na praia da Rocha Baixinha Poente podendo o mesmo ser ou não tarifado no período de verão. Este parque que deverá ter uma capacidade para 200 lugares, deverá ser em terra batida, vedado e ter lugares reservados para pessoas com mobilidade reduzida. Deverá construir-se um passadiço de ligação entre o parque de estacionamento e a praia. Esta medida vai de encontro ao definido no POC Odeceixe – Vilamoura, que aponta a necessidade de ordenamento do parque existente.

Propõe-se igualmente o **reforço da fiscalização do estacionamento** ilegal de forma a que o mesmo não cause constrangimentos à circulação automóvel nem se efetue em zonas agrícolas e naturais como atualmente acontece.

Recomenda-se ainda a colocação de um **parqueamento para bicicletas** já que esta praia se localiza próxima da Ecovia do Litoral, sendo fácil o seu acesso por este modo.

FIGURA 2.116 – MEDIDAS DE INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO – PRAIA DA ROCHA BAIXINHA



Fonte: @figueiradesousa

3. PROGRAMA DE EXECUÇÃO

3.1. ENQUADRAMENTO

No presente capítulo apresenta-se a estimativa de custos de investimento associados a cada uma das medidas previstas no PMT assim como a respetiva calendarização das mesmas.

3.2. HORIZONTE TEMPORAL PARA A IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS

O período de vigência do presente PMT é de 9 anos, sendo que a maioria das medidas nele previstas serão implementadas neste horizonte temporal, tendo-se assumido três prazos de calendarização, a saber:

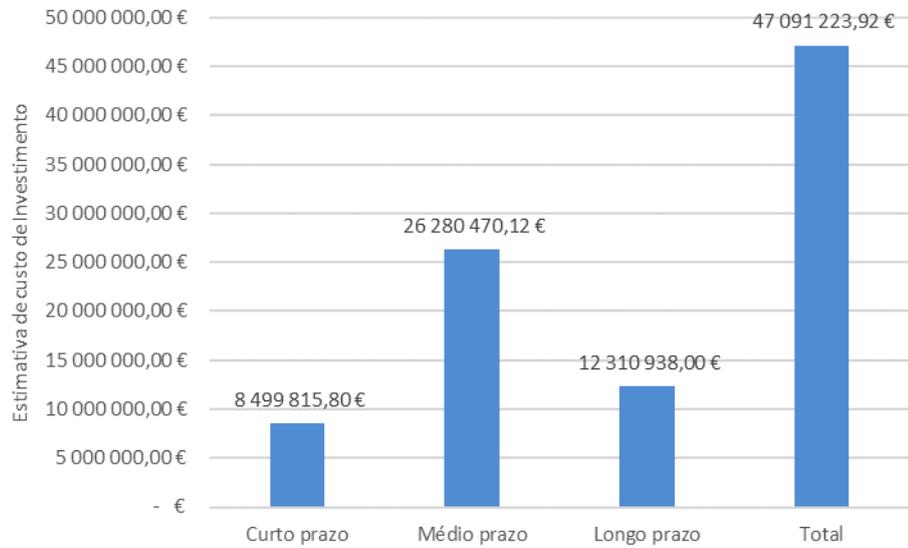
- **Curto prazo**, constituído pelos anos de 2018 e 2019 e que inclui as ações consideradas como prioritárias;
- **Médio prazo**, período de 2020 a 2022;
- **Longo prazo**, período entre 2023 e 2026.

A maioria das medidas serão implementadas num dos períodos temporais, havendo, no entanto, algumas, cuja implementação se estende por uma ou mais períodos, já que são medidas cuja implementação se prevê seja efetuada de forma faseada (e.g. criação de um sistema de bilhética integrada) e outras que, pelos objetivos que pretendem atingir deverão ser implementadas continuamente ao longo de todo o período de vigência do PMT (e.g. implementação de campanhas de sensibilização, informação e educação para a segurança rodoviária).

3.3. ESTIMATIVA GLOBAL DOS CUSTOS DE INVESTIMENTO

O valor total de investimento previsto para a implementação das medidas do plano de ação do PMT é de **47 091 223,92€**, cuja repartição temporal é apresentada na Figura 3.1, sendo que 18% do investimento é efetuado no curto prazo, 56% a médio prazo e 26% no longo prazo.

FIGURA 3.1 – ESTIMATIVA GLOBAL DOS CUSTOS DE INVESTIMENTO



Os valores apresentados reportam-se a estimativas de investimento, devendo ser entendidos como indicativos, uma vez que o custo de implementação varia em função de um conjunto de fatores como a fonte consultada, a tipologia de soluções tecnológicas a implementar e igualmente porque muitas das medidas propostas no presente plano de ação carecem ainda de estudos mais detalhados e pormenorizados de forma a ser possível estimar os custos de implementação destas.

Pela mesma razão (necessidade de estudos mais aprofundados) não são apresentados valores para algumas das medidas propostas, já que o custo da sua implementação poderá variar significativamente consoante a solução apontada por esses mesmos estudos.

No ponto seguinte do presente relatório apresenta-se a estimativa de custos de investimento efetuadas por objetivo específico e linha de orientação, bem como os pressupostos admitidos para a sua elaboração.

No Quadro 3.1 apresenta-se o investimento detalhado por temática e por ação/medida.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

QUADRO 3.1 – CUSTOS DE INVESTIMENTO

Objetivo Específico	Linha de Orientação	Código Medida	Designação Medida	Custo de Operação	Investimento Global (Euros)	Curto prazo			Médio Prazo			Longo prazo				Entidade responsável	Entidade a envolver
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
OE1	Articular a política de ordenamento do território e usos do solo com o planeamento de transportes																
OE1	LO 1.1.	Definir requisitos para a localização de novos polos geradores/attractores de deslocações															
OE1	LO 1.1.	M 1.1.1.	Requisitos para a localização de polos atractores/geradores de viagens		- €											Município de Albufeira	
OE1	LO 1.2.	Promover a elaboração de estudos de mobilidade e transportes															
OE1	LO 1.2.	M 1.2.1.	Promover a elaboração de estudos de mobilidade e transportes no âmbito de licenciamento de empreendimentos		- €											Município de Albufeira	
OE1	LO 1.3.	Planeamento integrado da expansão dos perímetros urbanos e a consolidação das áreas de edificação															
OE1	LO 1.3.	M 1.3.1.	Criar mecanismos em sede de revisão do PDM que promovam a densificação das áreas urbanas consolidadas e controlem a expansão dos perímetros urbanos		- €											Município de Albufeira	
OE2	Desenvolver uma política de gestão da rede rodoviária que contribua para a melhoria das acessibilidades e para a redução da sinistralidade																
OE2	LO 2.1.	Melhorar as acessibilidades rodoviárias ao município															
OE2	LO 2.1.	M 2.1.1.	Melhoria das acessibilidades rodoviárias a curto prazo		5 598 700,00 €											Município de Albufeira IP - Infraestruturas de Portugal	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.2.	Melhoria das acessibilidades rodoviárias a médio prazo		11 033 900,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.3.	Melhoria das acessibilidades rodoviárias a longo prazo		8 136 400,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.4.	Requalificação da EN395		974 920,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.5.	Requalificação da Rua Paul Harris		M 4.1.7.											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.6.	Requalificação da Estrada da Nora		M 4.1.5.											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.7.	Requalificação da Rua das Fontainhas		146 700,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.8.	Requalificação da EN125 (após construção da Variante à Guia)		- €											Município de Albufeira IP - Infraestruturas de Portugal	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.9.	Reformulação do entroncamento na Estrada das Sesmarias com a Rua da Torre Velha (acesso praias do Evaristo e Castelo)		1 130,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.10.	Reformulação de entroncamentos na Av. dos Descobrimentos em Albufeira (entroncamento semaforizado por rotunda)		97 000,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.11.	Reformulação do entroncamento na Rua da Torre da Medronheira no acesso a Olhos de Água		192 300,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.1.	M 2.1.12.	Reformulação do entroncamento de Paderne (EN270)		229 300,00 €											IP - Infraestruturas de Portugal	Município de Albufeira
OE2	LO 2.2.	Melhorar o esquema de circulação em alguns aglomerados urbanos															
OE2	LO 2.2.	M 2.2.1.	Melhoria do esquema de circulação no Centro Urbano de Albufeira		30 480,00 €											Município de Albufeira	Associação de Comerciantes da Baixa de Albufeira; concessionário comboio turístico; taxistas; Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água

Objetivo Específico	Linha de Orientação	Código Medida	Designação Medida	Custo de Operação	Investimento Global (Euros)	Curto prazo			Médio Prazo			Longo prazo				Entidade responsável	Entidade a envolver
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
OE2	LO 2.2.	M 2.2.2.	Melhoria da circulação na Av. Dr. Francisco Sá Carneiro e envolvente (Oura)		M 4.6.2.											Município de Albufeira	Associação de Comerciantes da Oura; concessionário comboio turístico; Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE2	LO 2.3.	Implementar um sistema de controlo de acessos															
OE2	LO 2.3.	M 2.3.1.	Implementar um sistema de controlo de acessos	10 000,00 €	100 330,00 €											Município de Albufeira	Associação de Comerciantes da Baixa de Albufeira; concessionário comboio turístico; taxistas; forças de segurança; concessionários de parques de estacionamento; Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE2	LO 2.4.	Implementar medidas de acalmia de tráfego nas áreas de vocação pedonal e nas imediações de polos geradores/attractores de deslocações															
OE2	LO 2.4.	M 2.4.1.	Relocalização do equipamento semafórico de controlo de velocidade (entrada nascente Paderne) e sobrelevação de passadeiras na Rua 5 de Outubro		4 450,00 €											IP - Infraestruturas de Portugal	Município de Albufeira; Junta de Freguesia de Paderne
OE2	LO 2.4.	M 2.4.2.	Colocação de sistema inteligente de transporte para controlo dos limites de velocidade (entrada poente Ferreiras)		5 000,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Ferreiras
OE2	LO 2.4.	M 2.4.3.	Criação de zona 30 na Rua Nossa Senhora da Guia		49 500,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia da Guia
OE2	LO 2.5.	Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária nomeadamente dos atropelamentos															
OE2	LO 2.5.	M 2.5.1.	Beneficiação da Av. dos Descobrimentos em Albufeira		152 040,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.5.	M 2.5.2.	Beneficiação da Av. 12 de Julho em Ferreiras		M 4.1.4.											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.5.	M 2.5.3.	Beneficiação da Av. Infante Dom Henrique		59 510,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.5.	M 2.5.4.	Beneficiação da Estrada de Santa Eulália		8 540,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.5.	M 2.5.5.	Beneficiação da Rua do Município		4 740,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.5.	M 2.5.6.	Beneficiação da Rua de Dumferline		3 420,00 €											Município de Albufeira	
OE2	LO 2.5.	M 2.5.7.	Implementar de campanhas de sensibilização, informação e educação para a segurança rodoviária		12 000,00 €											Município de Albufeira	ANSR
OE3	Melhorar a qualidade do transporte coletivo, garantindo níveis de serviço adequados às necessidades de deslocação da população																
OE3	LO 3.1.	Modernizar o sistema de transporte público ferroviário de passageiros															
OE3	LO 3.1.	M 3.1.1.	Modernização da Linha do Algarve		- €											IP - Infraestruturas de Portugal	AMAL; Municípios do Algarve
OE3	LO 3.2.	Melhorar a oferta de transporte coletivo rodoviário intermunicipal															
OE3	LO 3.2.	M 3.2.1.	Reforço da oferta de TPCR intermunicipal		- €											AMAL	Municípios do Algarve
OE3	LO 3.3.	Reestruturar a rede e melhorar a atratividade dos serviços de transporte coletivo rodoviário urbanos															
OE3	LO 3.3.	M 3.3.1.	Reestruturação da rede de TPCR urbano		- €											Município de Albufeira	Operadores de TPCR; AMAL
OE3	LO 3.4.	Implementar sistemas de transporte flexível nas áreas de baixa densidade															
OE3	LO 3.4.	M 3.4.1.	Implementação de serviço de transporte flexível	14 000,00 €	- €											Município de Albufeira	Operadores de TPCR; AMAL; Juntas de Freguesia de Paderne e Ferreiras
OE3	LO 3.5.	Implementar um sistema tarifário e um sistema de bilhética que promova a intermodalidade															

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Objetivo Específico	Linha de Orientação	Código Medida	Designação Medida	Custo de Operação	Investimento Global (Euros)	Curto prazo			Médio Prazo			Longo prazo				Entidade responsável	Entidade a envolver
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
OE3	LO 3.5.	M 3.5.1.	Criação de títulos combinados		- €											Município de Albufeira	Operadores de TP; AMAL
OE3	LO 3.5.	M 3.5.2.	Implementação de um sistema tarifário intermodal		- €											AMAL	Operadores de TP; Municípios do Algarve
OE3	LO 3.5.	M 3.5.3.	Criação de um sistema de bilhética integrada		- €											Operador TPCR	Município de Albufeira; AMAL
OE3	LO 3.6.	Melhorar as condições de acolhimento nas paragens de TCR															
OE3	LO 3.6.	M 3.6.1.	Melhoria das condições de acolhimento nas paragens das carreiras interurbanas		49 200,00 €											Município de Albufeira	Juntas de Freguesia
OE3	LO 3.6.	M 3.6.2.	Melhoria das condições de acolhimento nas paragens das carreiras urbanas		50 000,00 €											Município de Albufeira	Juntas de Freguesia
OE3	LO 3.7.	Melhorar a informação ao público em diversos suportes															
OE3	LO 3.7.	M 3.7.1.	Disponibilizar informação nas principais interfaces, paragens de transportes públicos e outros polos importantes		19 900,00 €											Município de Albufeira	
OE3	LO 3.7.	M 3.7.2.	Disponibilizar informação em tempo real nas paragens da rede GIRO		90 000,00 €											Município de Albufeira; Operadores TPCR	
OE3	LO 3.7.	M 3.7.3.	Criar uma plataforma online sobre o sistema de transportes de Albufeira		- €											AMAL	Municípios do Algarve
OE4	Promover as deslocações em modos suaves																
OE4	LO 4.1.	Requalificar e/ou expandir a rede ciclável															
OE4	LO 4.1.	M 4.1.1.	Criação de corredor ciclável partilhado da Estação de Ferreiras à Estrada da Nora	100,00 €	5 300,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.2.	Criação de corredor ciclável na Estrada de Vale de Pedras	2 100,00 €	106 000,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.3.	Criação de corredor ciclável partilhado ao longo da Rua Manuel Teixeira Gomes	100,00 €	6 360,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.4.	Criação de corredor ciclável da Estação Ferroviária às Fontainhas pela Avenida 12 de Julho	300,00 €	15 900,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.5.	Criação de corredor ciclável na Estrada da Nora	98 600,00 €	4 928 155,12 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.6.	Criação de corredor ciclável no Caminho dos Brejos	21 200,00 €	1 060 000,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.7.	Criação de percurso ciclável na Rua Paul Harris	73 100,00 €	3 656 913,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.8.	Melhoria das acessibilidades cicláveis no Páteo e Vale de Santa Maria	20 900,00 €	1 043 900,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.9.	Melhoria das acessibilidades cicláveis na zona centro de Albufeira, nomeadamente Rua António Aleixo	21 100,00 €	1 056 200,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.10.	Melhoria das acessibilidades cicláveis ao longo da Estrada das Sesmarias e da Estrada da Galé	26 200,00 €	1 308 900,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.11.	Criação de percurso ciclável entre a Rua Paul Harris e a Avenida dos Descobrimentos	100,00 €	1 988,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.12.	Criação de corredor ciclável na Estrada de Ferreiras e caminho do Poço de Paderne	14 300,00 €	715 000,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.13.	Ligação entre o percurso ciclável existente no Estádio Municipal e o futuro corredor ciclável da Estrada de Vale de Pedras	1 600,00 €	80 000,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.14.	Criação de percurso ciclável na Estrada de Santa Eulália e na Estrada de Albufeira	200,00 €	7 812,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.1.	M 4.1.15.	Melhoria das acessibilidades cicláveis na Rua 25 de Abril em Olhos de Água	100,00 €	1 176,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.2.	Criar uma rede de equipamentos de apoio às deslocações cicláveis															
OE4	LO 4.2.	M 4.2.1.	Colocação de parqueamentos para bicicletas fechados (junto ao Terminal Rodoviário)	400,00 €	8 904,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.2.	M 4.2.2.	Colocação de parqueamentos para bicicletas fechados junto aos estabelecimentos de ensino	300,00 €	6 000,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.2.	M 4.2.3.	Colocação de parqueamentos para bicicletas fechados junto aos equipamentos de saúde	300,00 €	6 000,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.2.	M 4.2.4.	Colocação de parqueamentos para bicicletas junto aos mercados municipais	100,00 €	1 000,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.2.	M 4.2.5.	Colocação de parqueamentos para bicicletas nas principais zonas industriais e de serviços	100,00 €	600,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.2.	M 4.2.6.	Colocação de parqueamentos para bicicletas junto aos edifícios de administração local	100,00 €	1 200,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.2.	M 4.2.7.	Colocação de parqueamentos para bicicletas nas zonas de concentração turística		- €											Entidades privadas	

Objetivo Específico	Linha de Orientação	Código Medida	Designação Medida	Custo de Operação	Investimento Global (Euros)	Curto prazo			Médio Prazo			Longo prazo				Entidade responsável	Entidade a envolver
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
OE4	LO 4.2.	M 4.2.8.	Colocação de placares informativos ao longo da rede ciclável de Albufeira	200,00 €	4 800,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.2.	M 4.2.9.	Criação de pontos apoio ao longo da rede ciclável de Albufeira	400,00 €	7 500,00 €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.3.	Implementar sistemas de bicicletas de utilização partilhada															
OE4	LO 4.3.	M 4.3.1.	Implementação um sistema de utilização de bicicletas de utilização partilhada	91 250,00 €	365 000,00 €											Município de Albufeira	Concessionários do sistema
OE4	LO 4.4.	Promover o transporte de bicicletas no sistema de TP															
OE4	LO 4.4.	M 4.4.1.	Implementação de sistemas de transporte de bicicletas nos autocarros das carreiras urbanas		10 000,00 €											Operador TPCR	Município de Albufeira
OE4	LO 4.4.	M 4.4.2.	Implementação de sistemas de transporte de bicicletas nos autocarros das carreiras interurbanas		- €											Operador TPCR	Município de Albufeira
OE4	LO 4.5.	Desenvolver projetos de requalificação urbana que incentivem o recurso a modos suaves															
OE4	LO 4.5.	M 4.5.1.	Desenvolver projetos de requalificação urbana		- €											Município de Albufeira	
OE4	LO 4.6.	Requalificar e/ou expandir a rede pedonal															
OE4	LO 4.6.	M 4.6.1.	Criação de corredor pedonal da Estação Ferroviária às Fontainhas, pela Avenida 12 de Julho		M 4.1.4											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Ferreiras
OE4	LO 4.6.	M 4.6.2.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Av. Sá Carneiro - Oura	10 600,00 €	530 000,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.3.	Criação de rede pedonal no Caminho dos Brejos		M 4.1.6											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.4.	Melhoria das acessibilidades pedonais ao longo da Estrada das Sesmarias e Estrada da Galé		M 4.1.10											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.5.	Melhoria das acessibilidades pedonais na zona centro de Albufeira		M 4.1.9											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.6.	Melhoria das acessibilidades pedonais no Pátio e Vale de Santa Maria		M 4.1.8											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.7.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua Paul Harris		M 4.1.7											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.8.	Criação de ligação pedonal na Estrada da Nora		M 4.1.5.											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água e Ferreiras
OE4	LO 4.6.	M 4.6.9.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua Movimento das Forças Armadas	5 200,00 €	262 170,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.10.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua das Telecomunicações	800,00 €	42 400,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.11.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua do Bairro dos Pescadores		138 150,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.12.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua Alves Correia	700,00 €	34 560,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.13.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua dos Telheiros	700,00 €	33 190,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.14.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua 25 de Abril	400,00 €	17 810,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Objetivo Específico	Linha de Orientação	Código Medida	Designação Medida	Custo de Operação	Investimento Global (Euros)	Curto prazo			Médio Prazo			Longo prazo				Entidade responsável	Entidade a envolver
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
OE4	LO 4.6.	M 4.6.15.	Instalação de meio mecânico, no Miradouro do Pau da Bandeira, de acesso à praia		636 000,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.16.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua Almeida Garrett - Oura		138 070,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.17.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua Ramalho Ortigão - Oura	600,00 €	28 100,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.18.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Travessa de Santa Eulália - Oura		18 790,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.19.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua Oliveira Martins - Oura	800,00 €	40 910,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE4	LO 4.6.	M 4.6.20.	Melhoria das acessibilidades pedonais na Rua do Mercado em Ferreiras	300,00 €	13 050,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Ferreiras
OE4	LO 4.6.	M 4.6.21.	Requalificação da Estrada do Paraíso em Ferreiras		32 420,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Ferreiras
OE4	LO 4.6.	M 4.6.22.	Requalificação de percurso pedonal entre a escola e a Avenida 25 de Abril - Ferreiras		115 180,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Ferreiras
OE4	LO 4.6.	M 4.6.23.	Criação de percurso pedonal entre a escola e a Avenida 25 de Abril - Ferreiras	700,00 €	32 770,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Ferreiras
OE4	LO 4.6.	M 4.6.24.	Criação de percurso pedonal entre a Estrada das Fontainhas e a Escola Básica em Fontainhas		76 530,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Ferreiras
OE4	LO 4.6.	M 4.6.25.	Melhoria das acessibilidades pedonais no núcleo urbano da Guia	900,00 €	42 540,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia da Guia
OE4	LO 4.6.	M 4.6.26.	Criação de percurso pedonal na Guia	1 200,00 €	61 440,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia da Guia
OE4	LO 4.6.	M 4.6.27.	Melhoria da acessibilidade pedonal do caminho que envolve o campo de futebol (Paderne)		8 390,00 €											Município de Albufeira	Junta de freguesia de Paderne
OE4	LO 4.6.	M 4.6.28.	Melhoria das acessibilidades pedonais no núcleo urbano de Paderne	6 000,00 €	299 930,00 €											Município de Albufeira	Junta de freguesia de Paderne
OE4	LO 4.7.	Divulgar informação sobre as redes pedonais e cicláveis															
OE4	LO 4.7.	M 4.6.1.	Divulgar as redes pedonais estruturantes		10 000,00 €											Município de Albufeira	Turismo do Algarve; AMAL
OE4	LO 4.7.	M 4.6.2.	Elaborar e divulgar a rede ciclável municipal		10 000,00 €											Município de Albufeira	Turismo do Algarve; AMAL
OE4	LO 4.8.	Desenvolver um plano de acessibilidade para todos que abranja os principais centros urbanos															
OE4	LO 4.8.	M 4.7.1.	Desenvolvimento de Plano de Acessibilidades para Todos		61 500,00 €											Município de Albufeira	Juntas de Freguesia
OE5	Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis																
OE5	LO 5.1.	Ordenar a oferta de estacionamento nos principais centros urbanos															
OE5	LO 5.1.	M 5.1.1.	Criação de um parque de estacionamento com capacidade para 250 viaturas na Rua 5 de Outubro		375 000,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.2.	Ordenamento do estacionamento na Rua do Município		20 383,80 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.3.	Criação de um parque de estacionamento junto da rotunda no fim da Av. Sá Carneiro - Oura		- €											Entidade privada	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.4.	Formalização do parque de estacionamento junto à Estrada de Santa Eulália - Oura		68 300,00 €											Município de Albufeira	

Objetivo Específico	Linha de Orientação	Código Medida	Designação Medida	Custo de Operação	Investimento Global (Euros)	Curto prazo			Médio Prazo			Longo prazo				Entidade responsável	Entidade a envolver
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
OE5	LO 5.1.	M 5.1.5.	Ordenamento do estacionamento na via pública no Centro Histórico de Albufeira		58 610,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.6.	Ordenamento do estacionamento na Rua de Santa Eulália - Oura		18 470,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.7.	Ordenamento do estacionamento na Travessa de Santa Eulália - Oura		3 850,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.8.	Ordenamento do estacionamento na Rua 25 de Abril - Olhos de Água		230,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.9.	Proibição do estacionamento na Rua do Poço - Ferreiras		200,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.10.	Ordenar o estacionamento na Estrada do Paraíso - Ferreiras		M 4.6.21.											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.11.	Criação de um parque de estacionamento na Guia junto à rotunda Joaquim Martins Rodrigues - Guia		41 030,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.12.	Formalização do parque de estacionamento da Rua General Humberto Delgado - Guia		18 460,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.13.	Ordenamento de estacionamento - Guia		16 960,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.14.	Proibição do estacionamento no centro do aglomerado da Guia		750,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.15.	Criação de parque de estacionamento - Paderne		19 230,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.16.	Criação de estacionamento paralelo junto aos equipamentos de ensino - Paderne		12 420,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.17.	Ordenamento do estacionamento exclusivo a residentes e cargas e descargas - Paderne		660,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.18.	Melhoria as condições do parque de estacionamento para autocaravanas - Paderne		10 000,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.19.	Construção de parque de estacionamento para autocaravanas - Ferreiras		- €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.20.	Construção de parque de estacionamento para pesados - Albufeira		775 920,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.1.	M 5.1.21.	Construção de parque de estacionamento para pesados - Ferreiras		32 340,00 €											Município de Albufeira	
OE5	LO 5.2.	Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento															
OE5	LO 5.2.	M 5.2.1.	Implementação de sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento		37 432,00 €											Município de Albufeira	Empresas concessionárias
OE5	LO 5.3.	Rever o tarifário e expandir as áreas de estacionamento tarifado															
OE5	LO 5.3.	M 5.3.1.	Implementação de tarifários diferenciados na via pública entre os períodos de verão e de inverno		- €											Município de Albufeira	Juntas de freguesia
OE5	LO 5.3.	M 5.3.2.	Implementação de tarifários diferenciados na via pública e em parques		- €											Município de Albufeira	Juntas de freguesia
OE5	LO 5.3.	M 5.3.3.	Criação de tarifários integrados de estacionamento e transportes públicos		- €											Município de Albufeira	Juntas de freguesia
OE5	LO 5.3.	M 5.3.4.	Alargamento das áreas de estacionamento tarifado à volta do centro urbano de Albufeira		56 640,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE5	LO 5.3.	M 5.3.5.	Alargamento das áreas de estacionamento tarifado na Oura		48 620,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE5	LO 5.3.	M 5.3.6.	Alargamento das áreas de estacionamento tarifado à volta em Olhos de Água		40 640,00 €											Município de Albufeira	Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água
OE6	Otimizar a rede logística e o sistema de distribuição urbana																
OE6	LO 6.1.	Implementar um novo sistema de distribuição urbana de mercadorias em Albufeira															
OE6	LO 6.1.	M 6.1.1.	Implementação de sistema de controlo de acessos no Centro Histórico de Albufeira		LO 2.2.											Município de Albufeira	
OE6	LO 6.1.	M 6.1.2.	Introdução de veículos de menores dimensão e ambientalmente mais eficientes na distribuição urbana de mercadorias		- €											Município de Albufeira	Operadores de Logística; CTT; Associação de Comerciantes
OE6	LO 6.1.	M 6.1.3.	Criação de um centro de micrologística	130 000,00 €	270 000,00 €											Município de Albufeira	Associação de Comerciantes da Baixa de Albufeira
OE6	LO 6.2.	Reforçar a oferta de bolsas destinadas a cargas e descargas e reforçar a fiscalização das mesmas															
OE6	LO 6.2.	M 6.2.1.	Reforço da oferta de bolsas destinadas a cargas e descargas e reforçar a fiscalização das mesmas		1 000,00 €											Município de Albufeira	Juntas de freguesia
OE7	Melhorar a eficiência energética do setor dos transportes																
OE7	LO 7.1.	Expandir a rede de carregamento de veículos elétricos															
OE7	LO 7.1.	M 7.1.1.	Expansão dos postos de carregamento de veículos elétricos		508 800,00 €											Município de Albufeira	MOBI-E
OE7	LO 7.2.	Introduzir veículos de transporte público movidos a energias alternativas															

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Objetivo Específico	Linha de Orientação	Código Medida	Designação Medida	Custo de Operação	Investimento Global (Euros)	Curto prazo			Médio Prazo			Longo prazo				Entidade responsável	Entidade a envolver
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
OE7	LO 7.2.	M 7.2.1.	Introdução de veículos de transporte público movidos a energias alternativas		- €											Município de Albufeira	
OE7	LO 7.3.	Regulamentar o transporte turístico de passageiros															
OE7	LO 7.3.	M 7.3.1.	orientações para a elaboração de regulamento para o transporte turístico de passageiros no concelho de Albufeira		- €											Município de Albufeira	
OE8	Apostar em medidas de gestão da mobilidade e em tecnologias de informação e comunicação																
OE8	LO 8.1.	Implementar medidas que promovam a racionalização do TI (carpooling e carsharing)															
OE8	LO 8.1.	M 8.1.1.	Implementação um sistema de carsharing/scootersharing		- €											Município de Albufeira	
OE8	LO 8.1.	M 8.1.2.	Criação de um site de promoção do carpooling		- €											Município de Albufeira	
OE8	LO 8.2.	Criar lojas de mobilidade															
OE8	LO 8.2.	M 8.2.1.	Criação de Lojas da Mobilidade		60 000,00 €											Município de Albufeira	
OE8	LO 8.2.	M 8.2.2.	Implementação de quiosques virtuais		- €											Município de Albufeira	
OE8	LO 8.3.	Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para polos atratores/geradores															
OE8	LO 8.3.	M 8.3.1.	Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para Empresas e Polos	18 000,00 €	- €											Município de Albufeira	
OE8	LO 8.4.	Melhorar a gestão da mobilidade no acesso às praias															
OE8	LO 8.4.	M 8.4.1.	Melhoria das acessibilidades à Praia dos Salgados	200,00 €	800,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.2.	Melhoria das acessibilidades à Praia da Galé Oeste	2 000,00 €	65 110,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.3.	Melhoria das acessibilidades à Praia da Galé	100,00 €	330,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.4.	Melhoria das acessibilidades à Praia da Galé Este	700,00 €	6 580,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.5.	Melhoria das acessibilidades à Praia Manuel Lourenço	600,00 €	6 080,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.6.	Melhoria das acessibilidades à Praia do Evaristo	300,00 €	10 920,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.7.	Melhoria das acessibilidades à Praia do Castelo	600,00 €	21 210,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.8.	Melhoria das acessibilidades à Praia de Santa Eulália	3 000,00 €	101 190,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.9.	Melhoria das acessibilidades à Praia da Falésia	1 700,00 €	55 400,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.10.	Melhoria das acessibilidades à Praia da Rocha Baixinha Poente	100,00 €	400,00 €											Município de Albufeira	ARH
OE8	LO 8.4.	M 8.4.11.	Melhoria das acessibilidades à Praia da Rocha Baixinha	1 800,00 €	59 290,00 €											Município de Albufeira	ARH

3.4. ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO POR OBJETIVO ESPECÍFICO E LINHA DE ORIENTAÇÃO

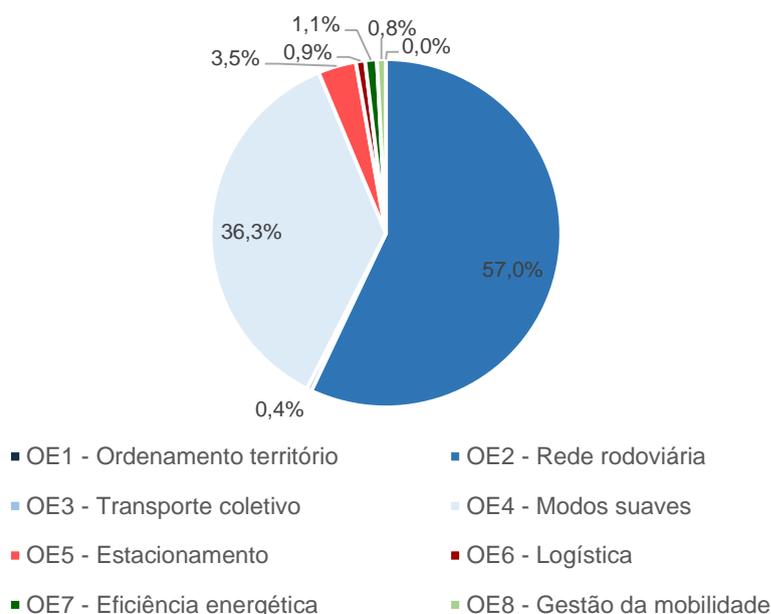
No Quadro 3.2 e na Figura 3.2 apresenta-se a repartição do investimento estimado pelos objetivos específicos do PMT, podendo concluir-se que:

- Os maiores investimentos se inserem nas medidas propostas para a rede rodoviária (OE2) responsáveis por 57% do orçamento estimado;
- Seguem-se os investimentos em modos suaves (OE4) com 36,3% do total de investimento;
- O custo de investimento das medidas de estacionamento tem pouca expressão com 3,5%;
- A implementação das medidas associadas à logística, melhoria da eficiência energética e da gestão da mobilidade correspondem cada uma a um custo de investimento reduzido representando apenas cerca de 1% do investimento global;
- As medidas de ordenamento do território e a sua articulação com o planeamento de transportes não possuem custos de investimento (OE1).

QUADRO 3.2 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO POR OBJETIVO ESPECÍFICO – EUROS

Objetivo Específico		Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
OE1	Articular a política de ordenamento do território e usos do solo com o planeamento de transportes	0	0	0	0
OE2	Desenvolver uma política de gestão da rede rodoviária que contribua para a melhoria das acessibilidades e para a redução da sinistralidade	6 079 760,00	12 617 070,00	8 143 530,00	26 840 360,00
OE3	Melhorar a qualidade do transporte coletivo, garantindo níveis de serviço adequados às necessidades de deslocação da população	119 100,00	90 000,00	0	209 100,00
OE4	Promover as deslocações em modos suaves	2 073 830,00	11 820 260,12	3 194 418,00	17 088 508,12
OE5	Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis	227 125,80	456 030,00	972 990,00	1 665 145,80
OE6	Otimizar a rede logística e o sistema de distribuição urbana	0	401 000,00	0	401 000,00
OE7	Melhorar a eficiência energética do setor dos transportes	0	508 800,00	0	508 800,00
OE8	Apostar em medidas de gestão da mobilidade e em tecnologias de informação e comunicação	0	387 310,00	0	387 310,00
		8 499 815,80	26 680 470,12	12 310 938,00	47 091 223,92

FIGURA 3.2 – DISTRIBUIÇÃO DOS CUSTOS DE INVESTIMENTO POR OBJETIVO ESPECÍFICO



3.4.1. Objetivo Específico 1 - Política de ordenamento do território e usos do solo com o planeamento de transportes

As medidas propostas neste domínio constituem-se como recomendações ao nível do planeamento e ordenamento do território do município, sendo na sua maioria aspetos a ter em consideração nos instrumentos de planeamento territorial. Como tal não apresentam custos de investimento associados à sua concretização.

3.4.2. Objetivo Específico 2 - Política de planeamento e gestão das acessibilidades rodoviárias que minimize os problemas de circulação e contribua para a redução da sinistralidade

No que concerne às propostas para a rede viária estas englobam várias medidas distribuídas por cinco linhas de orientação cujas estimativas de investimento por horizonte temporal se resumem no quadro seguinte:

QUADRO 3.3 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO DO O.E.2 POR LINHA DE ORIENTAÇÃO - EUROS

OE2	Desenvolver uma política de gestão da rede rodoviária que contribua para a melhoria das acessibilidades e para a redução da sinistralidade	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 2.1.	Melhorar as acessibilidades rodoviárias ao município	5 888 000,00	12 384 820,00	8 137 530,00	26 410 350,00
LO 2.2.	Melhorar o esquema de circulação em alguns aglomerados urbanos	30 480,00	0	0	30 480,00
LO 2.3.	Implementar um sistema de controlo de acessos	100 330,00	0	0	100 330,00
LO 2.4.	Implementar medidas de acalmia de tráfego nas áreas de vocação pedonal e nas imediações de polos geradores/attractores de deslocações	58 950,00	0	0	58 950,00

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

OE2	Desenvolver uma política de gestão da rede	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 2.5.	Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária nomeadamente dos atropelamentos	2 000,00	232 250,00	6 000,00	240 250,00
		6 079 760,00	12 617 070,00	8 143 530,00	26 840 360,00

Melhorar as acessibilidades rodoviárias ao município

As intervenções propostas para a melhoria das acessibilidades rodoviárias visam a construção de novas vias incluindo trabalhos de terraplenagens, drenagem, pavimentação e sinalização, entre outros., assim como a requalificação de vias, a reformulação de entroncamentos e questões associadas à melhoria da sinalização tanto horizontal como vertical.

A estimativa dos custos apresentada teve em consideração as características geométricas das vias (perfil transversal e extensão) e custos de referência de projetos recentes e/ou de mercado para as tipologias de intervenções propostas ao nível do pavimento, drenagem pluvial, passeios, sinalização horizontal e vertical.

A reformulação de entroncamentos integra intervenções ao nível do pavimento, sinalização vertical e horizontal. Nos casos em que a reformulação corresponde à materialização de rotunda verifica-se a necessidade de intervenções mais profundas ao nível de drenagem, demolição de pavimento, movimentação de terras, rede de iluminação pública, remoção de sistemas semafóricos entre outros. No caso da intervenção de reformulação do entroncamento de Olhos de Água considerou-se o orçamento disponibilizado pelo município de Albufeira.

QUADRO 3.4 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO NA REDE RODOVIÁRIA (PMT) – EUROS

Zona	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Custo de Investimento
Construção de novas vias	5 486 500,00	10 337 800,00	8 136 400,00	23 960 700,00
Requalificação de vias existentes	111 200,00	1 817 720,00	0	1 929 920,00
Reformulação de entroncamentos	289 300,00	229 300,00	1 130,00	519 730,00
Total	5 888 000,00	12 384 820,00	8 137 530,00	26 410 350,00

Melhorar o esquema de circulação em alguns aglomerados urbanos

Relativamente às intervenções propostas para o centro urbano de Albufeira, no sentido de melhorar o esquema de circulação no mesmo, a estimativa de custos apresentada diz respeito a (i) condicionamentos da circulação a residentes no Bairro dos Pescadores, (ii) alargamento do perfil da Rua do Malpique através da demolição de um muro e de uma edificação degradada e posterior pavimentação da via, (iii) ligação da Praceta dos Calços à Rua de São Pedro com a demolição de um muro e a pavimentação de um troço atualmente em terra batida incluindo a construção de passeio.

Implementar um sistema de controlo de acessos

A estimativa apresentada inclui todos os equipamentos inerentes ao sistema de controlo de acessos com pilaretes retráteis elétricos (altura 500mm e diâmetro 210mm), incluindo diversos sensores e recetores, central de interfonia IP, *software* de gestão com leitor de cartões e PC, e serviço de instalação e colocação em serviço (montagem das unidades, ensaios e testes finais). O orçamento não inclui trabalhos de construção civil, caminhos de cabos, tubagens e cablagem, bem como licenças, custos de acompanhamento policial, pedidos de autorização, e eventuais taxas.

Implementar medidas de acalmia de tráfego nas áreas de vocação pedonal e nas imediações de polos geradores/attractores de deslocações

Nesta linha de orientação foram consideradas medidas de medidas de acalmia de tráfego que contemplam a criação de zona 30 com ampliação de passeios, sobrelevação de passadeiras e reforço de sinalização vertical, assim como intervenções em equipamentos semafóricos de controlo de velocidade existentes e colocação de novos.

Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária nomeadamente dos atropelamentos

Nesta linha de orientação foram orçamentadas as seguintes tipologias de medidas: (i) reabilitação do pavimento rodoviário existente; (ii) nova sinalização horizontal incluindo marcação de passagens de peões e a colocação de luzes LED intermitentes no pavimento; (iii) sobrelevação de passadeiras, e; (iv) substituição ou reforço dos elementos de sinalização vertical.

Relativamente à implementação de campanhas de sensibilização, informação e educação rodoviária as estimativas apresentadas pressupõem a realização de campanhas a curto, médio e longo prazo, tendo-se considerado um valor médio por campanha de 1 250€.

Todos os valores apresentados, nomeadamente os que correspondem a intervenções de empreitada e pressupõem a elaboração de projetos de especialidade, sendo por isso meras estimativas indicativas.

3.4.3. Objetivo Específico 3 - Melhorar a qualidade do transporte coletivo, promovendo a intermodalidade e garantindo níveis de serviço adequados às necessidades de deslocação da população urbana e rural

No Quadro 3.5 sistematizam-se as estimativas de custos de investimento das medidas relacionadas com o sistema de transportes públicos no município de Albufeira.

QUADRO 3.5 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO DO O.E.3 POR LINHA DE ORIENTAÇÃO – EUROS

OE3	Melhorar a qualidade do transporte coletivo, garantindo níveis de serviço adequados às necessidades de deslocação da população	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 3.1.	Modernizar o sistema de transporte público ferroviário de passageiros	o	o	o	o
LO 3.2.	Melhorar a oferta de transporte coletivo rodoviário intermunicipal	o	o	o	o
LO 3.3.	Reestruturar a rede e melhorar a atratividade dos serviços de transporte coletivo rodoviário urbanos	o	o	o	o
LO 3.4.	Implementar sistemas de transporte flexível nas áreas de baixa densidade	o	o	o	o

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

OE3	Melhorar a qualidade do transporte coletivo, garantindo	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 3.5.	Implementar um sistema tarifário e um sistema de bilhética que promova a intermodalidade	0	0	0	0
LO 3.6.	Melhorar as condições de acolhimento nas paragens de TCR	99 200,00	0	0	99 200,00
LO 3.7.	Melhorar a informação ao público em diversos suportes	19 900,00	90 000,00	0	109 900,00
		119 100,00	90 000,00	0	209 100,00

Note-se que nesta linha de orientação se incluem diversas medidas cuja implementação é da responsabilidade dos operadores dos serviços de transporte coletivo pelo que os valores apresentados apenas se reportam às medidas da responsabilidade do município.

Modernizar o sistema de transporte público ferroviário de passageiros

Apesar do PET3+ considerar um valor de investimento de 55 000 000,00€, este valor não foi contemplado no Plano de Investimentos do PMT de Albufeira, por ser da responsabilidade das Infraestruturas de Portugal e se referir à totalidade da Linha do Algarve. De acordo com a IP, S.A. o projeto de execução da modernização da linha do Algarve deverá estar concluído no 2º semestre de 2018, devendo a obras iniciarem-se em 2019 e terminar em 2021.

Melhorar a oferta de transporte coletivo rodoviário intermunicipal

Esta medida não é orçamentada no âmbito do presente plano de ação dado que a sua implementação é da responsabilidade da AMAL.

Reestruturar a rede e melhorar a atratividade dos serviços de transporte coletivo rodoviário urbanos

Não existem custos de investimento associados à concretização desta medida. Os custos reportam-se à exploração dos serviços a contratualizar, devendo os mesmos ser estimado no processo de concessão dos mesmos.

Implementar sistemas de transporte flexível nas áreas de baixa densidade

Trata-se de uma medida igualmente sem um custo de investimento associado, devendo o mesmo ser orçamentado em fase de contratualização dos serviços. (fase de exploração).

Implementar um sistema tarifário e um sistema de bilhética que promova a intermodalidade

Esta medida poderá ser concretizada no âmbito da contratualização da rede de TPCR urbano não existindo custos para o município. Uma vez que a solução a adotar deverá ser articulada com a que vier a ser imposta para a região, não foi possível estimar o custo de investimento a realizar por parte do operador.

Melhorar as condições de acolhimento nas paragens de TCR

O investimento na melhoria das condições de paragens de carreiras interurbanas já se encontra previsto no PAMUS do Algarve, tendo sido esse o valor considerado no presente PMT.

Melhorar a informação ao público em diversos suportes

A estimativa de custo apresentada para esta medida engloba a disponibilização de informação em formato de *spidermaps* nas 2 principais interfaces de transporte público (Estação Albufeira-Ferreiras e Estação Central de Camionagem de Albufeira), bem como em cerca de 25 paragens urbanas do município.

Propõe-se ainda a disponibilização em tempo real em cerca de 12 paragens da rede GIRO.

Relativamente à plataforma *online*, o serviço de transporte de Albufeira deverá ser integrado na plataforma já em funcionamento da região e que deverá integrar todos serviços dos diversos municípios da AMAL.

3.4.4. Objetivo Específico 4 - Promover as deslocações em modos suaves

No Quadro 3.6 apresenta-se a estimativa de custos associada às propostas para a promoção dos modos suaves (ciclável e pedonal):

QUADRO 3.6 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO DO O.E. 4 POR LINHA DE ORIENTAÇÃO – EUROS

OE4	Promover as deslocações em modos suaves	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 4.1.	Requalificar e/ou expandir a rede ciclável	1 264 460,00	10 703 256,12	2 025 888,00	13 993 604,12
LO 4.2.	Criar uma rede de equipamentos de apoio às deslocações cicláveis	14 800,00	21 204,00	0	36 004,00
LO 4.3.	Implementar sistemas de bicicletas de utilização partilhada	0	365 000,00	0	365 000,00
LO 4.4.	Promover o transporte de bicicletas no sistema de TP	10 000,00	0	0	10 000,00
LO 4.5.	Desenvolver projetos de requalificação urbana que incentivem o recurso a modos suaves	0	0	0	0
LO 4.6.	Requalificar e/ou expandir a rede pedonal	718 070,00	720 800,00	1 163 530,00	2 602 400,00
LO 4.7.	Divulgar informação sobre as redes pedonais e cicláveis	5 000,00	10 000,00	5 000,00	20 000,00
LO 4.8.	Desenvolver um plano de acessibilidade para todos que abranja os principais centros urbanos	61 500,00	0	0	61 500,00
		2 073 830,00	11 820 260,12	3 194 418,00	17 088 508,12

Requalificar e/ou expandir a rede ciclável

No âmbito do PAMUS já se encontra prevista a construção e requalificação de vários percursos cicláveis, sendo que, no presente PMT se propõe a construção de outros percursos cicláveis de forma a complementar e fechar a rede ciclável de Albufeira. A estimativa de custos apresentada para pistas partilhadas considera maioritariamente sinalização vertical e horizontal, assim como painéis informativos enquanto que para pistas cicláveis o investimento engloba trabalhos de alargamento de plataforma, desmatação, movimentação de terras, drenagem, pavimentação, sinalização e reposição de redes e serviços afetados.

QUADRO 3.7 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DAS INTERVENÇÕES NA REDE CICLÁVEL (PAMUS+PMT) – EUROS

Percursos cicláveis propostos	Tipologia de Via	Custo de Investimento
-------------------------------	------------------	-----------------------

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Percurso cicláveis propostos		Tipologia de Via	Custo de Investimento
1	Corredor ciclável partilhado da Estação de Ferreiras à Estrada da Nora	Via partilhada	5 300,00
2	Corredor ciclável na Estrada de Vale de Pedras	Via partilhada	106 000,00
3	Corredor ciclável partilhado ao longo da Rua Manuel Teixeira Gomes	Via partilhada	6 360,00
4	Corredor ciclável da Estação Ferroviária às Fontainhas pela Avenida 12 de julho	Via partilhada	15 900,00
5	Criação de corredor ciclável na Estrada da Nora	Pista ciclável	4 928 155,12
6	Corredor ciclável no Caminho dos Brejos	Pista ciclável	1 060 000,00
7	Percurso ciclável na Rua Paul Harris	Pista ciclável	3 656 913,00
8	Melhoria das acessibilidades cicláveis no Pátio e Vale de Santa Maria	Via partilhada	1 043 900,00
9	Melhoria das acessibilidades cicláveis na zona centro de Albufeira	Via partilhada	1 056 200,00
10	Melhoria das acessibilidades cicláveis ao longo da Estrada das Sesmarias e da Estrada da Galé	Via partilhada	1 308 900,00
11	Percurso ciclável entre a Rua Paul Harris e a Avenida dos Descobrimentos	Via partilhada	1 990,00
12	Percurso ciclável na Estrada de Ferreiras e Caminho do Poço de Paderne	Pista ciclável	715 000,00
13	Ligação entre o percurso ciclável existente no Estádio Municipal e o futuro corredor ciclável da Estrada de Vale de Pedras	Pista ciclável	80 000,00
14	Criação de percurso ciclável na Estrada de Santa Eulália e na Estrada de Albufeira	Via partilhada	7 810,00
15	Melhoria das acessibilidades cicláveis na rua 25 de Abril em Olhos de Água	Via partilhada	1 176,00
Total			13 993 604,12

Criar uma rede de equipamentos de apoio às deslocações cicláveis

A criação de uma rede de equipamentos de apoio às deslocações cicláveis implica o fornecimento e instalação de parqueamentos para bicicletas fechados (12 unidades) e abertos (26 unidades). Não foram contabilizados custos associados a parqueamentos de bicicletas junto a zonas de concentração turística, já que a implementação dos mesmos será da responsabilidade de entidades privadas.

Em complemento foram orçamentados placares informativos a colocar ao longo da rede ciclável e cujo custo não se encontra incluído no investimento de construção/requalificação do percurso, nomeadamente:

Praia dos Salgados, parque de campismo de Albufeira, Estrada de Santa Eulália e Estrada da Torre da Medronheira.

Relativamente a pontos de apoio ao longo da rede ciclável foram considerados três pontos que incluirão ponto de descanso e de reparação.

Implementar sistemas de bicicletas de utilização partilhada

A estimativa de custos apresentada considera a montagem e colocação de 15 postos de bicicletas, as bicicletas e o sistema centralizado de gestão do sistema.

Promover o transporte de bicicletas no sistema de TP

A implementação das medidas integradas nesta linha de orientação é da responsabilidade dos respetivos operadores.

Desenvolver projetos de requalificação urbana que incentivem o recurso a modos suaves

Linha de orientação não orçamentada por ser constituída por recomendações de projeto e desenho urbano.

Requalificar e/ou expandir a rede pedonal

Parte do valor de investimento na expansão e requalificação da rede pedonal está integrada no investimento associado à rede ciclável, nomeadamente:

- Estação Ferroviária – Fontainhas, pela Avenida 12 de Julho;
- Estrada da Nora;
- Caminho dos Brejos;
- Rua Paul Harris;
- Páteo e Vale de Santa Maria;
- Zona centro de Albufeira: zona de Malpique nomeadamente na Rua António Aleixo;
- Estrada das Sesmarias e Estrada da Galé.

Nesta linha de orientação foram orçamentadas intervenções de melhoria das acessibilidades pedonais:

- No centro de Albufeira - Rua Movimento das Forças Armadas, Rua das Telecomunicações, Rua Bairro dos Pescadores, Rua Alves Correia, Rua dos Telheiros e Rua 25 de Abril, e a instalação de um meio mecânico no Miradouro do Pau da Bandeira para acesso à praia;
- Na zona da Oura - Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, Rua Almeida Garrett, Rua Ramalhão Ortigão, Rua Oliveira Martins e Travessa de Santa Eulália. Relativamente à Rua de Santa Eulália a intervenção proposta para a melhoria das acessibilidades pedonais foi orçamentada no ordenamento do estacionamento deste arruamento;
- Em Ferreiras - requalificação da Estrada do Paraíso e do percurso pedonal entre Escola Básica Integrada de Ferreira e a Avenida 25 de Abril, bem como a criação de percursos pedonais entre a Escola Básica Integrada de Ferreira e a Avenida 25 de Abril e a Escola Básica de Fontainhas e a Estrada das Fontainhas;
- Na Guia foi - criação de um percurso pedonal paralelo à EN125 entre a zona residencial e a zona comercial do *Algarve Shopping*.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- Em Paderne - reabilitação de um percurso pedonal que envolve o campo de futebol.

QUADRO 3.8 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DAS INTERVENÇÕES NA REDE PEDONAL (PMT) – EUROS

Zona	Custo de Investimento
Albufeira	1 164 280,00
Oura	755 870,00
Guia	103 980,00
Ferreiras	269 950,00
Paderne	308 320,00
Total	2 602 400,00

Divulgar informação sobre as redes pedonais e cicláveis

Medida orçamentada em cerca de 20 000€.

Desenvolver um plano de acessibilidade para todos que abranja os principais centros urbanos

Medida já prevista e orçamentada no PAMUS.

3.4.5. **Objetivo Específico 5 - Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis**

As propostas relativas ao estacionamento encontram-se distribuídas por três linhas orientação cuja orçamentação dos custos de investimento se apresenta no quadro seguinte

QUADRO 3.9 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO DO O.E.5 POR LINHA DE ORIENTAÇÃO – EUROS

OE5	Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 5.1.	Ordenar a oferta de estacionamento nos principais centros urbanos	43 793,80	456 030,00	972 990,00	1 472 813,80
LO 5.2.	Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento	37 432,00	0	0	37 432,00
LO 5.3.	Rever o tarifário e expandir as áreas de estacionamento tarifado	145 900,00	0	0	145 900,00
		227 125,80	456 030,00	972 990,00	1 656 145,80

Ordenar a oferta de estacionamento nos principais centros urbanos

Nesta linha de orientação foram estimados custos para: (i) o ordenamento do estacionamento na via pública e; (ii) a formalização ou criação de parques de estacionamento, incluindo dois parques para autocaravanas e dois para veículos pesados.

Por serem da responsabilidade de outras entidades que não o município, não se orçamentaram os seguintes projetos:

- Parque de estacionamento junto à rotunda sul da Avenida Francisco Sá Carneiro com cerca de 300 lugares;
- Parque de estacionamento para autocaravanas em Ferreiras.

O custo do investimento associado ao ordenamento do estacionamento na Estrada do Paraíso em Ferreiras foi estimado na requalificação deste arruamento no modo pedonal.

QUADRO 3.10 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DAS INTERVENÇÕES DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO (PAMUS+PMT) – EUROS

Zona	Custo de Investimento
Albufeira	1 229 913,80
Oura	90 620,00
Olhos de Água	230,00
Guia	77 200,00
Ferreiras	32 540,00
Paderne	42 310,00
Total	1 472 813,80

Implementar sistemas de encaminhamento e gestão de veículos para parques de estacionamento

O custo de investimento deste sistema engloba o fornecimento de dois painéis de informação de lugares livres com 3 linhas e três painéis com 2 linhas, a aplicação informática de gestão dos painéis assim como a instalação e montagem de todos os painéis.

Rever o tarifário e expandir as áreas de estacionamento tarifado

Nesta linha de orientação apresenta-se o custo de investimento da tarifação de estacionamento no centro de Albufeira, Oura e Olhos de Água, que pressupõe o ordenamento de estacionamento onde seja necessário, colocação de sinalização vertical e de parquímetros.

QUADRO 3.11 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO PARA EXPANSÃO DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO A TARIFAR – EUROS

Zona	Custo de Investimento
Albufeira	56 640,00
Oura	48 620,00
Olhos de Água	40 640,00
Total	145 900,00

3.4.6. Objetivo Específico 6 - Otimizar a rede logística e o sistema de distribuição urbana

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

No Quadro 3.12 apresenta-se uma síntese dos custos de investimento para as propostas relativas à rede de logística e ao sistema de distribuição urbana.

QUADRO 3.12 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO DO O.E. 6 POR LINHA DE ORIENTAÇÃO

OE6	Otimizar a rede logística e o sistema de distribuição urbana	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 6.1.	Implementar um novo sistema de distribuição urbana de mercadorias em Albufeira	0	400 000,00	0	400 000,00
LO 6.2.	Reforçar a oferta de bolsas destinadas a cargas e descargas e reforçar a fiscalização das mesmas	0	1 000,00	0	1 000,00
		0	401 000,00	0	401 000,00

Implementar um novo sistema de distribuição urbana de mercadorias em Albufeira

A implementação de um novo sistema de distribuição urbana de mercadorias em Albufeira inclui a restrição da circulação automóvel no centro histórico de Albufeira (L.O.2.2.), a criação de um centro de micrologística que inclui a aquisição de 2 ou 3 veículos movidos a energias alternativas.

Reforçar a oferta de bolsas destinadas a cargas e descargas e reforçar a fiscalização das mesmas

A criação de lugares reservados a cargas e descargas não previstos nas medidas de ordenamento do estacionamento (L.O.5.3.) encontram-se estimados neste ponto.

3.4.7. Objetivo Específico 7 - Melhorar a eficiência energética e ambiental do setor dos transportes

As medidas propostas para a melhoria da eficiência energética e ambiental do setor dos transportes encontram-se distribuídas por três linhas de orientação, tendo-se orçamentado apenas a expansão da rede de carregamento de veículos elétricos, já que a LO 7.2. inclui-se no orçamento do centro de micrologística e a regulamentação do transporte turístico de passageiros não apresenta custos para o município.

QUADRO 3.13 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO DO O.E. 7 POR LINHA DE ORIENTAÇÃO – EUROS

OE7	Melhorar a eficiência energética do setor dos transportes	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 7.1.	Expandir a rede de carregamento de veículos elétricos	0	508 000,00	0	508 000,00
LO 7.2.	Introduzir veículos de transporte público movidos a energias alternativas	0	0	0	0
LO 7.3.	Regulamentar o transporte turístico de passageiros	0	0	0	0
		0	508 000,00	0	508 000,00

3.4.8. Objetivo Específico 8 - Apostar em medidas de gestão da mobilidade e em tecnologias de informação e comunicação

No Quadro 3.14 apresenta-se o resumo dos custos de investimento para as propostas para a gestão da mobilidade e em tecnologias de informação e comunicação:

QUADRO 3.14 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO DO O.E.8 POR LINHA DE ORIENTAÇÃO – EUROS

OE8	Apostar em medidas de gestão da mobilidade e em tecnologias de informação e comunicação	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	Total
LO 8.1.	Implementar medidas que promovam a racionalização do TI (<i>carpooling</i> e <i>carsharing</i>)	0	0	0	0
LO 8.2.	Criar lojas de mobilidade	0	60 000,00	0	60 000,00
LO 8.3.	Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para polos atratores/geradores	0	0	0	0
LO 8.4.	Melhorar a gestão da mobilidade no acesso às praias	0	327 310,00	0	327 310,00
		0	387 310,00	0	387 310,00

Implementar medidas que promovam a racionalização do TI (*carpooling* e *carsharing*)

Medida não orçamentada, já que a mesma deverá ser da responsabilidade de privados, no caso do *carsharing* com o apoio da autarquia ou, no caso do *carpooling*, estar incluída na medida prevista no PAMUS e que é da responsabilidade da AMAL.

Criar lojas da mobilidade

Foram estimados apenas os custos de formação dos funcionários, dado que estas lojas funcionarão em espaços existentes, onde haverá disponibilização de acesso ao portal da região com toda a informação do sistema de transporte atualizada.

Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para polos atratores/geradores

Medida orçamentada apenas ao nível dos custos de operação, dado que os custos de investimento deverão ser suportados pelos gestores das empresas e polos, podendo o município participar na elaboração destes planos para escolas secundárias.

Melhorar a gestão da mobilidade no acesso às praias

O orçamento das medidas propostas par gestão da mobilidade no acesso às praias abrange essencialmente intervenções ao nível do modo pedonal com a requalificação de bermas, criação de passeios, ciclável com colocação de parqueamentos para bicicletas, estacionamento com a requalificação e ordenamento de parques de estacionamento, incluindo marcação de lugares, proibição de estacionamento através de sinalização horizontal, vertical e colocação de pilaretes, localização de lugares de estacionamento reservados. Em algumas praias considerou-se ainda a reabilitação do pavimento da via de acesso.

QUADRO 3.15 – ESTIMATIVA DE CUSTOS DE INVESTIMENTO NA MELHORIA DAS ACESSIBILIDADES NO ACESSO ÀS PRAIAS

Zona	Custo de Investimento
Praia dos Salgados	800,00
Praia da Galé Oeste	65 110,00
Praia da Galé	330,00
Praia da Galé Este	6 580,00
Praia Manuel Lourenço	6 080,00
Praia do Evaristo	10 920,00
Praia do Castelo	21 210,00
Praia de Santa Eulália	101 190,00
Praia da Falésia	55 400,00
Praia da Rocha Baixinha Poente	400,00
Praia da Rocha Baixinha	59 290,00
Total	327 310,00

3.5. FONTES DE FINANCIAMENTO

O programa de ação apresentado no subcapítulo anterior, enquadra um conjunto de propostas a candidatar no âmbito do Programa Operacional do Algarve “CRESC 2020”.

Para além do Programa Operacional existem outras fontes de financiamento para as medidas enquadradas no PMT.

3.5.1. CRESC 2020 – Programa Operacional do Algarve

Este instrumento de financiamento, com uma dotação global de 299,44 Milhões de euros, dos quais 201,75 Milhões de euros FEDER e 88,69 Milhões de euros FSE, pretende mobilizar a Região para um desenvolvimento equilibrado, afirmando o Algarve como uma Região mais Competitiva, mais Resiliente, Empreendedora e Sustentável reforçada com base na valorização do Conhecimento.

O CRESC Algarve 2020 estrutura-se em torno de 9 eixos prioritários enquadram os 9 dos 11 objetivos temáticos do Portugal 2020, assim como 30 das suas prioridades de investimento. No que concerne aos projetos integrados no PMT estes deverão ser financiados ao abrigo dos seguintes eixos prioritários:

- Eixo 3 – Promover a sustentabilidade e a eficiência dos recursos, através da prioridade de investimento 4e - Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios,

nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação

- Eixo 4 – Reforçar a competitividade do território, através da prioridade de investimento 6e - Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído.

Estes eixos pretendem contribuir para a prossecução de três objetivos temáticos do Portugal 2020, nomeadamente para as seguintes prioridades de investimento:

- 4.5 – Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;
- 6.3. Conservação, proteção, promoção e desenvolvimento do património natural e cultural;
- 6.5. Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução do ruído.
- 11.2 – Reforços de capacidades junto de todos os agentes que operam no domínio da educação, da aprendizagem ao longo da vida, da formação, do emprego e das políticas sociais, incluindo através do estabelecimento de pactos setoriais e territoriais de preparação de reformas a nível nacional, regional e local.

No CRESC 2020 poderão ser financiados projetos que se incluam nas seguintes tipologias de ação:

- 4.5 – Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;
 - Investimento em transporte público coletivo de passageiros (excluindo a aquisição de material circulante) e dos modos suaves (designadamente, bicicleta para uso público (sempre que não se encontrem respostas no mercado) e as ciclovias ou vias pedonais), excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal;
 - Reforço da integração tarifária multimodal para os transportes públicos e na melhoria das soluções de bilhética integrada;
 - Melhoria da eficiência da rede de interfaces, tendo em especial atenção, nomeadamente, a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território, tendo em vista o reforço da utilização do transporte público e dos modos suaves;
 - Estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando corredores de oferta "em sítio próprio";
 - Adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;
 - Adoção de sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte adequadas à articulação entre os territórios urbanos e os territórios de baixa densidade

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

populacional, incluindo para as soluções flexíveis de transporte com utilização de formas de energia menos poluentes e os respetivos sistemas de gestão;

- 6.5 – Adoção de medidas destinadas a melhorar a qualidade do ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído.
 - Qualificação do espaço público através da criação de zonas verdes, ciclovias, vias pedonais, áreas de cultura e de recreio, incluindo equipamentos ligeiros para a prática de exercício físico e de lazer, infraestruturas ambientais urbanas, entre outros.

Estas ações devem estar incluídas em Planos de Mobilidade Urbana Sustentável visam, por um lado, reduzir as emissões de CO₂ e promover a descarbonização das atividades sociais e económicas, dinamizando sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis e novos padrões de consumo energético, e, por outro, promover a adoção de tecnologias e fontes de energia mais sustentáveis e eficientes.

No caso específico da prioridade de investimento 6.3 podem-se enquadrar medidas relativas à conclusão/requalificação da ecovia do litoral, nos troços não urbanos, associados, essencialmente, a deslocações turísticas (percursos de natureza que assegurem a interpretação, observação, usufruto e sensibilização ambiental).

Em suma, o CRESC Algarve poderá vir a financiar medidas previstas nos seguintes objetivos específicos do PMT de Albufeira:

- Objetivo Específico 2 – Desenvolver uma política de gestão da rede rodoviária que contribua para a melhoria das acessibilidades e para a redução da sinistralidade;
- Objetivo Específico 3 – Melhorar a qualidade do transporte coletivo, garantindo níveis de serviço adequados às necessidades de deslocação da população;
- Objetivo Específico 4 – Promover as deslocações em modos suaves;
- Objetivo Específico 5 – Definir uma política de estacionamento que contribua para opções de padrões de mobilidade mais sustentáveis;
- Objetivo Específico 6 – Otimizar a rede logística e o sistema de distribuição urbana;
- Objetivo Específico 7 – Melhorar a eficiência energética dos transportes;
- Objetivo Específico 8 – Apostar em medidas de gestão da mobilidade e em tecnologias de informação e comunicação.

3.5.2. COMPETE – Programa Operacional Competitividade e Inovação

O COMPETE 2020, integrado no Portugal 2020, visa reforçar a competitividade da economia portuguesa e a sua presença no mercado internacional, através do financiamento de projetos que contribuam para a criação de emprego e a retoma económica do país, colocando-a em convergência com as maiores economias europeias.

Neste sentido este Programa encontra-se estruturado em 6 eixos prioritários, tendo por base os objetivos temáticos definidos no Portugal 2020:

- Eixo I - Reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico e da inovação (OT1);
- Eixo II - Reforço da competitividade das PME incluindo a redução de custos públicos de contexto (OT3 e OT2);
- Eixo III - Promoção da sustentabilidade e da qualidade do emprego e apoio à mobilidade dos trabalhadores (OT8);
- Eixo IV - Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas (OT7);
- Eixo V - Reforço da capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e da eficiência da administração pública (OT11);
- Eixo VI - Assistência Técnica.

Este programa poderá vir a financiar medidas do PMT inscritas no seguinte objetivo específico:

- Objetivo Especifico 3 – Melhorar a qualidade do transporte coletivo, garantindo níveis de serviço adequados às necessidades de deslocação da população.

3.5.3. PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos

O PO SEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos encontra-se integrado no Programa Portugal 2020 e pretende contribuir especialmente na prioridade de crescimento sustentável, respondendo aos desafios de transição para uma economia de baixo carbono, assente numa utilização mais eficiente de recursos e na promoção de maior resiliência face aos riscos climáticos e às catástrofes, indo por isso ao encontro do objetivo 4.5 do programa Portugal 2020.

Encontra-se ancorado em três pilares estratégicos que estão na origem dos 3 eixos de investimento do Programa:

- Eixo I - Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os sectores;
- Eixo II - Promover a adaptação às alterações climáticas e a prevenção e gestão de riscos;
- Eixo III - Proteger o ambiente e promover a eficiência dos recursos.

O PMT de Albufeira, incidindo diretamente sobre as questões associadas à temática da mobilidade e dos transportes, enquadra-se no Eixo I do PO SEUR, o qual se estrutura em 5 objetivos, sendo de destacar, o objetivo da Mobilidade Sustentável, que apoia as seguintes tipologias de ação:

- Medidas de eficiência energética e de racionalização dos consumos nos transportes, que visa financiar a seguinte tipologia de medidas:
 - Conversão de frotas de transportes coletivos de passageiros (rodoviário e fluvial) – gás natural;
 - Mobilidade elétrica nas frotas de transportes coletivos.
- Promoção de transportes ecológicos e da mobilidade sustentável, que visa financiar as seguintes medidas:
 - Atualização tecnológica dos postos de carregamento elétricos públicos, através da adaptação para fichas normalizadas e comuns a toda a UE;

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

- Alargamento da rede de pontos de carregamento público em espaços de acesso público;
- Medidas e ações de promoção nacional da mobilidade elétrica.

O objetivo Mobilidade Sustentável dispõe de uma dotação financeira de 102 M€, tendo como metas para 2023 uma poupança de 1,4% de energia primária nas frotas de transportes públicos e um número total de 33.663 veículos para a frota de veículos elétricos a nível nacional.

Este programa poderá financiar algumas medidas previstas no seguinte objetivo do PMT Albufeira:

- Objetivo 7 - Melhorar a eficiência energética do setor dos transportes.

3.5.4. Fundo de Eficiência Energética

Este instrumento de financiamento (criado pelo Decreto-lei n.º 50/2010, de 20 de maio) visa financiar o conjunto de medidas contempladas no Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética, entretanto revisto através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril (Estratégia para a Eficiência Energética – PNAEE 2016).

O apoio ao desenvolvimento de projetos é atribuído mediante apresentação de candidaturas na sequência de lançamento de avisos em domínios específicos. Na área específica dos transportes a Estratégia para a Eficiência Energética – PNAEE 2016 contempla três programas:

- Eco Carro, que agrega as medidas direcionadas para a melhoria da eficiência energética nos veículos (inclui: tributação verde – revisão do regime de tributação de veículos particulares; pneu verde – pneus eficientes e pressão certa; e, promoção da aquisição de veículos elétricos);
- Mobilidade Urbana, que abrange as medidas relacionadas com a necessidade de incentivar a utilização de TC e dos modos suaves de transporte em detrimento do TI motorizado, com um enfoque particular nas zonas urbanas (inclui: promoção da mobilidade sustentável e da adoção de boas práticas; utilização de transportes e soluções de mobilidade energeticamente mais eficientes, nomeadamente através do apoio à introdução de minibus e serviços de transporte flexível, centrais de gestão de frotas e atribuição automática de serviços de táxi e utilização de bicicletas e modos de transportes suaves);
- Sistema de Eficiência Energética nos Transportes, que integra medidas que visam dinamizar a utilização das redes ferroviárias de passageiros, bem como a gestão energética das frotas de transportes (inclui: oferta de transporte ferroviário de passageiros; regulamento de gestão de consumos de energia nos transportes; apoio à instalação de equipamentos de enchimento de pneus a nitrogénio; e, sistema de gestão de frotas e promoção da eco condução).

3.5.5. Programa Operacional Inter-regional INTERREG EUROPE

O programa INTERREG Europa promove o intercâmbio de experiências entre parceiros em toda a União Europeia, o apoio e a partilha de conhecimento e transferência de boas práticas entre autoridades regionais e locais e outros atores de relevância regional, principalmente no âmbito de iniciativas que promovam o crescimento e o emprego.

Para o período 2014-2020 o programa cofinanciado pelo FEDER, conta com um orçamento de 359.326.000€, distribuídos por 5 eixos prioritários de intervenção, sendo que algumas das medidas propostas no âmbito do presente PMT se enquadram no Eixo prioritário 3 – Economia de Baixo Carbono, que pretende promover estratégias de baixo carbono para todos os tipos de territórios, em particular para as áreas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade multimodal urbana sustentável.

3-5-6. Programa Operacional Transnacional Espaço Atlântico 2014-2020

O Programa de Cooperação Transnacional para o Espaço Atlântico 2014-2020, foi elaborado tendo por base os objetivos da Estratégia Europa 2020 e da Estratégia Marítima para Atlântico, tendo uma dotação financeira global de 140 013 194€.

O PMT de Albufeira, enquadra-se no Eixo prioritário 2 deste programa – Promover a eficiência dos recursos, através da Prioridade de Investimento 6g - Melhoria do ambiente urbano, recuperação de zonas industriais e redução da poluição do ar.

3-5-7. Programa LIFE

O Programa LIFE (2014-2020) dispõe de uma dotação financeira de 3,4 mil milhões de Euros para o seu período de vigência, contemplando dois subprogramas: “Subprograma relativo ao ambiente” e “Subprograma relativo à ação climática”. No âmbito do “Subprograma relativo à ação climática”, foram definidas 3 prioridades estratégicas:

- Mitigação das alterações climáticas;
- Adaptação às alterações climáticas;
- Governança e informação em matéria de clima.

É de salientar que no âmbito da prioridade “Mitigação das alterações climáticas” são financiadas ações que concorram para a concretização dos seguintes objetivos específicos:

- Contribuir para a execução e o desenvolvimento da política e da legislação da União no domínio na mitigação das alterações climáticas, incluindo a sua integração noutros domínios políticos, nomeadamente mediante o desenvolvimento, o ensaio e a demonstração de abordagens de política ou de gestão, boas práticas e soluções destinadas a atenuar as alterações climáticas;
- Reforçar a base de conhecimentos para o desenvolvimento, apreciação, acompanhamento, avaliação e execução de ações e medidas eficazes de mitigação das alterações climáticas e melhorar a capacidade de aplicar esses conhecimentos na prática;
- Facilitar o desenvolvimento e a aplicação de abordagens integradas, nomeadamente no âmbito de estratégias e planos de ação destinados a atenuar as alterações climáticas, a nível local, regional ou nacional;
- Contribuir para o desenvolvimento e a demonstração de tecnologias, sistemas, métodos e instrumentos inovadores de mitigação das alterações climáticas, adequados para serem reproduzidos, transferidos ou integrados.

O Programa LIFE financia ações propostas por entidades públicas e privadas, incluindo: projetos-piloto; projetos de demonstração; projetos de boas práticas; projetos integrados; projetos de assistência técnica; projetos de desenvolvimento de capacidade; projetos preparatórios; projetos de informação,

sensibilização e divulgação; quaisquer outros projetos necessários para a consecução dos objetivos gerais do Programa.

3.5.8. Programa URBACT III

O Programa URBACT III, cofinanciado pela UE (através do FEDER) em cerca de 75 milhões de Euros, apresenta-se como “um programa de intercâmbio e aprendizagem europeu que promove o desenvolvimento urbano sustentável. Visa contribuir para que as cidades europeias trabalhem em conjunto para desenvolver soluções para os desafios urbanos e partilhar boas práticas, lições e soluções com todas as partes interessadas envolvidas na política urbana em toda a Europa”.

O programa financia três tipos de intervenções (intercâmbio transnacional, desenvolvimento de capacidades e capitalização e difusão), que devem contribuir para a concretização dos seguintes objetivos:

- Capacidade de concretização das políticas: para melhorar a capacidade de as cidades gerirem práticas e políticas urbanas sustentáveis de forma participativa e integrada.
- Elaboração de políticas: para melhorar a elaboração de planos de ação e estratégias sustentáveis nas cidades.
- Implementação de políticas: para melhorar a implementação de planos de ação e estratégias urbanas sustentáveis e integradas nas cidades

Desenvolver e partilhar conhecimentos: para garantir que os profissionais e os decisores a todos os níveis têm um maior acesso aos conhecimentos e partilham o seu saber-fazer em todos os aspetos do desenvolvimento urbano sustentável, de modo a melhorar as políticas de desenvolvimento urbano.

3.5.9. Linha de Apoio ao Turismo Acessível

O Turismo de Portugal tem aberta uma linha de financiamento para projetos de apoio à adaptação de espaços públicos, recursos e serviços de interesse turístico a pessoas com necessidades especiais, com vista a garantir um acolhimento inclusivo a todos os turistas.

Esta linha visa apoiar uma vasta tipologia de projetos, destacando-se, pela sua relevância para o PMT de Albufeira, a seguinte tipologia de projetos:

- Estudos, projetos e assistência técnica necessária para a preparação da candidatura e para a execução dos projetos, bem como a fiscalização externa da execução dos investimentos, até ao limite de 10% do valor total das despesas elegíveis;
- Obras, aquisição de bens e de equipamentos, assim como de todas as demais intervenções destinadas a assegurar os níveis de acessibilidade visados, incluindo a produção de suportes informativos e elaboração de documentos em formatos e com teor adequados;
- Processo de certificação, de acordo com as Normas Técnicas aplicáveis à acessibilidade;
- Outras intervenções que se afigurem essenciais para alcançar o fim visado pela presente Linha de Apoio, incluindo a adaptação de sites;

- Intervenção de revisores ou técnicos oficiais de contas externos.

Esta linha de apoio tem uma dotação orçamental de 5 milhões de euros, podendo os municípios e outras entidades públicas, candidatar projetos até 200.000€, sendo o financiamento não reembolsável. As entidades privadas do setor do turismo poderão igualmente candidatar projetos até 200.000€, não reembolsáveis se o projeto for concluído até final de 2017. Caso seja concluído após esta data, todo o financiamento será reembolsado.

Nesta linha de apoio ao financiamento poderão candidatar-se projetos do PMT de Albufeira enquadrados no Objetivo 4 - Promover as deslocações em modos suaves.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

4. MODELO DE MONITORIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO

4.1. ENQUADRAMENTO

O Plano de Monitorização do PMT de Albufeira tem subjacente o objetivo de possibilitar a avaliação do grau de concretização do conjunto de medidas propostas, assim como a monitorização dos efeitos inerentes à sua implementação ao nível do funcionamento e desempenho do sistema de transportes e mobilidade do município de Albufeira.

O processo de monitorização constitui-se como uma ferramenta-chave a 3 níveis:

- **Acompanhamento**, através da definição de um conjunto de indicadores que permitam: (i) medir os progressos da implementação efetiva das medidas (monitorização da execução); (ii) avaliar o contributo das ações para a prossecução dos objetivos do PMT de Albufeira e; (iii) avaliar o contributo das ações e medidas propostas para alcançar as metas previstas no PAMUS do Algarve;
- **Gestão do Plano**, através da elaboração de relatórios de acompanhamento que permitam avaliar o efeito associado à concretização das ações e à eventual necessidade de implementação de medidas corretivas, permitindo assim a correção de ações com fraca eficácia;
- **Aprendizagem e melhoria na atuação**, através da constituição de um conjunto de procedimentos que permitam aprender com a experiência de implementação do plano e melhorar a compreensão do desempenho dos instrumentos utilizados.

Neste sentido, no presente capítulo:

- Apresenta-se um modelo de acompanhamento e monitorização do PMT de Albufeira;
- Identifica-se um conjunto de indicadores que se considera relevantes para a monitorização do plano, bem como as entidades responsáveis pelo seu apuramento e as metas a alcançar.

4.2. MODELO DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO

A operacionalização da estratégia que enforma o PMT de Albufeira e, desta forma, a implementação do conjunto de medidas que dão corpo ao Plano depende, essencialmente, do município, mas igualmente da AMAL; enquanto Autoridade de Transportes na qual o município de Albufeira delegou um conjunto de responsabilidades, e ainda de privados aos quais cabe a implementação de um conjunto de medidas que o PMT visa tornar necessárias através da elaboração de regulamentos municipais que pretendem melhorar as condições de funcionamento do sistema de mobilidade e transportes.

Ao município de Albufeira cabe essencialmente a responsabilidade de implementar as medidas integradas no presente PMT e que concorrem, por via da sua implementação, para a concretização da estratégia definida e para alcançar os resultados e metas estabelecidos não apenas no presente PMT, mas igualmente no PAMUS do Algarve.

À AMAL, enquanto Autoridade de Transportes Regional cabe, essencialmente, funções de coordenação, articulação e monitorização de medidas de âmbito supramunicipal que integrem o município de Albufeira,

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

já quem por via do seu estatuto e das suas competências ao nível do planeamento do sistema intermunicipal de transportes é responsável pela implementação e/ou dinamização de medidas de âmbito supramunicipal.

Existem ainda outras entidades públicas e privadas, que tal como já referido são importantes para a operacionalização do PMT, embora não se encontrem vinculadas ao mesmo. Destacam-se os operadores de transporte e os concessionários/gestores de infraestruturas, assim como os gestores de grandes empreendimentos (turísticos, industriais e de serviços), aos quais cabe a responsabilidade de implementação de algumas medidas (e.g. elaboração de planos de mobilidade para polos atratores/geradores ou a elaboração de estudos de transportes no âmbito do licenciamento de grandes empreendimentos).

No que se refere especificamente à estrutura de acompanhamento e monitorização do PMT de Albufeira, esta deve combinar duas dimensões de gestão num contexto interinstitucional e operativo a saber:

- **Dimensão consultiva** – que revela da necessidade de associar à implementação do Plano, não só o município de Albufeira, mas igualmente a AMAL e as entidades públicas das tutelas sectoriais assim como as entidades privadas;
- **Dimensão operacional**, que pretende valorizar a função de monitorização *ongoing* da implementação do PMT de Albufeira.

A monitorização do PMT de Albufeira deverá ainda beneficiar do desenvolvimento de um Sistema de Informação que assegure:

- A existência de uma Base de Dados com informação fundamental permanentemente atualizável;
- A apresentação regular de resultados e outputs como elementos de retroação;
- A supervisão recorrendo a indicadores simples de controlo.

Articulação e coordenação para a implementação da Estratégia

A concretização e implementação das medidas previstas no presente PMT pressupõe um papel interveniente e qualificado do município de Albufeira, pelo que exige a sua capacitação institucional, através do reforço dos seus meios técnicos, humanos e financeiros.

Por outro lado, importa ter presente que, pela sua natureza o PMT de Albufeira não vincula nenhuma entidade, pública ou privada, às orientações nelas contidas. Todavia, enquadra as ações e as medidas que podem ser candidatas a fundos comunitários por parte do. Ao identificar um conjunto de eixos estratégicos, de objetivos específicos e de medidas, o Plano constitui assim um referencial e enquadramento para a ação do município nas suas áreas de atuação que influem no sistema de transportes e mobilidade sob sua gestão.

Enquanto entidade responsável pela elaboração do PMT de Albufeira, e atendendo às suas responsabilidades perante a Autoridade de Gestão do Programa Operacional do Algarve, o município deverá desempenhar, também um papel fundamental na dinamização de todos os agentes para a concretização do Plano e no acompanhamento da sua implementação.

Neste contexto, e para além do papel referido anteriormente, o município de Albufeira deverá assumir um papel interveniente, através da assunção das seguintes responsabilidades:

- Divulgação alargada do PMT de Albufeira, junto dos *stakeholders* do setor, comunidade técnico-científica, utentes e público em geral;
- Promover a criação de metodologias participativas de trabalho envolvendo diversas entidades, com o intuito de abordar questões específicas ou resolver problemas inerentes à operacionalização do Plano;
- Desenvolver e manter um sistema de informação, simples, mas eficaz, que permita monitorizar a implementação do Plano e a evolução dos principais indicadores. Neste contexto deverá ser identificada a informação a recolher, as fontes de informação, os canais de recolha de informação e a sua periodicidade, os indicadores a construir e a sua forma de divulgação periódica;
- Promover debates e encontros para discussão de temas pertinentes no âmbito da implementação do Plano, incluindo por exemplo a discussão de aspetos técnicos inerentes à execução do PMT de Albufeira ou a apresentação de boas práticas e casos de sucesso ou para procurar soluções para problemas específicos.

4.3. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO

Para dar resposta ao objetivo e orientações relativas ao processo de monitorização, os indicadores deverão permitir a avaliação da implementação das medidas, como o contributo das mesmas para o alcance dos objetivos do PMT.

Com efeito, no processo de definição dos indicadores agruparam-se os mesmos em duas categorias, cujo âmbito segue a proposta formalizada no PAMUS do Algarve e que responde ao definido nos documentos orientadores desta tipologia de planos a nível nacional:

- **Indicadores de realização**, que medem o efeito direto e imediato do produto gerado por uma intervenção sobre os seus beneficiários, podendo ter um carácter material ou imaterial;
- **Indicadores de resultado**, que medem o produto material, ou *output*, gerado diretamente pela atividade da intervenção e que podem ser expressos em unidades físicas ou monetárias.

É apresentada uma proposta de indicadores de realização e de resultado para cada linha de orientação do plano, sendo definido para cada um dos deles a métrica, a entidade de recolha dos dados e a meta a atingir. No caso dos indicadores de resultado consideraram-se três momentos de monitorização: (i) 2019 para as medidas a implementar a curto prazo; (ii) 2022 para as medidas a implementar no médio prazo e; (iii) 2026 para as medidas de longo prazo. No caso dos indicadores de resultado, apontam-se metas para os anos intermédio (2022) e horizonte do plano (2026).

4.3.1. Indicadores de realização

Como anteriormente mencionado, os indicadores de realização permitem avaliar se a implementação das propostas decorre conforme o estabelecido no programa de ação do PMT. No Quadro 4.1 apresentam-se os indicadores selecionados para as medidas preconizadas no plano de ação do PMT.

Note-se que, para alguns indicadores não foi possível estabelecer metas uma vez que as propostas incluídas no relatório se encontram ainda em fase de recomendação, não sendo por isso possível ainda identificar metas passíveis de quantificação.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

QUADRO 4.1 – INDICADORES DE REALIZAÇÃO

Indicador	Fonte de recolha da informação	Unidade de Medida	Meta 2022	Meta 2026
Estudos, regulamentos e planos de acessibilidade e transportes elaborados	Município de Albufeira Empresas e polos atratores/geradores de deslocações	Número	13	14
Vias rodoviárias construídas/intervencionadas	Município de Albufeira Infraestruturas de Portugal	Número	19	25
Sistemas de controlo de acessos implementados	Município de Albufeira	Número	1	2
Medidas de acalmia de tráfego implementadas	Município de Albufeira	Número	nd	nd
Redes de Transportes Intermunicipais redefinidas/criadas	Município de Albufeira	Número	1	1
Redes de Transportes Urbanos redefinidas/criadas	Município de Albufeira	Número	1	1
Redes de TP Urbano contratualizadas	Município de Albufeira	Número	1	1
Lugares com serviço de transporte flexível	Município de Albufeira Junta de freguesia de Paderne Junta de freguesia de Ferreiras	Número	14	14
Número de títulos intermodais criados	Município de Albufeira Operadores de Transporte	Número	2	2
Número de paragens de TCR das carreiras interurbanas intervencionadas	Município de Albufeira EVA Transportes	Número	nd	nd
Número de paragens de TCR das carreiras urbanas intervencionadas	Município de Albufeira Futuro Concessionário do GIRO	Número	20	20
Paragens equipadas com sistema áudio	Município de Albufeira Operadores de Transporte	Número	nd	nd
Interfaces de transporte com sistemas de informação em tempo real	Município de Albufeira Futuro Concessionário do GIRO	Número	13	13
Paragens com informação sobre horários, tarifários e mapa da rede em suporte físico	Município de Albufeira Operadores de Transporte	Número	nd	nd
Site de informação ao público sobre oferta de TC*	AMAL - Associação de Municípios do Algarve	Número	1	1
Rede ciclável construída/intervencionada	Município de Albufeira	Km	16,23	8,97
Número de parqueamentos de bicicletas implementados	Município de Albufeira Entidades gestoras de polos geradores/attractores de deslocações	Número	26	26
Número de placares informativos implementados	Município de Albufeira	Número	4	4
Número de postos de apoio para ciclistas implementados	Município de Albufeira	Número	0	3
Postos de <i>bikesharing</i> implementados	Município de Albufeira Futuro Concessionário do Sistema Partilhado	Número	15	15
Bicicletas de utilização partilhada implementadas	Município de Albufeira Futuro Concessionário do Sistema Partilhado	Número	75	75

Indicador	Fonte de recolha da informação	Unidade de Medida	Meta 2022	Meta 2026
Número de autocarros da rede GIRO com suporte para bicicletas	Município de Albufeira Futuro Concessionário do GIRO	Número	10	10
Número de autocarros interurbanos com suporte para bicicletas	EVA Transportes	Número	nd	nd
Projetos de requalificação urbana implementados	Município de Albufeira	Número	nd	nd
Eixos pedonais construídos/intervencionados	Município de Albufeira	Número	nd	nd
Meios mecânicos instalados	Município de Albufeira	Número	0	1
Passadeiras intervencionadas/construídas	Município de Albufeira	Número	nd	nd
Lugares de estacionamento ordenados	Município de Albufeira	Número	900	1600
Parques de estacionamento para pesados criados	Município de Albufeira	Número	0	2
Parques de estacionamento para autocaravanas criados/intervencionados	Município de Albufeira	Número	1	2
Zonas de acesso e estacionamento em praias intervencionadas	Município de Albufeira	Número	11	11
Painéis informativos de gestão de estacionamento implementados	Município de Albufeira	Número	5	5
Centro Logístico de distribuição urbana criado	Município de Albufeira Concessionário do centro de distribuição	Número	1	1
Veículos de distribuição urbana movidos a energias alternativas implementados	Município de Albufeira Concessionário do centro de distribuição	Número	2	3
Número de lugares de cargas e descargas criados	Município de Albufeira	Número	18	18
Postos de carregamento de veículos elétricos implementados	Município de Albufeira Rede MOBI.E	Número	16	16
Veículos de TP movidos a energias alternativas**	Futuro Concessionário do GIRO	Número	nd	nd
Sistema de <i>carsharing/scootersharing</i> implementado	Município de Albufeira	Número	1	1
Site de informação sobre <i>carpooling</i> implementado	Município de Albufeira	Número	1	1
Loja da mobilidade implementada	Município de Albufeira	Número	6	6
Quiosques da mobilidade implementados	Município de Albufeira	Número	nd	nd

*site da responsabilidade da AMAL

** a definir no âmbito da concessão do GIRO

4.3.2. Indicadores de resultado

Tendo em consideração a estratégia de intervenção e os objetivos definidos no âmbito do PMT de Albufeira, assim como os indicadores de resultado estabelecidos no PAMUS do Algarve para cuja concretização das metas o PMT de Albufeira deverá contribuir, selecionaram-se um conjunto de indicadores de resultado, com os quais se pretende avaliar se a concretização dos projetos

Na seleção de indicadores procurou-se selecionar os que se consideraram mais representativos para a monitorização dos objetivos a alcançar, no sentido de não tornar o processo de monitorização demasiado complexo. De notar que este envolve já um vasto conjunto de entidades, o que poderá tornar este processo moroso.

Plano de Mobilidade e Transportes de Albufeira

Fase 3 – Planos de Ação e Monitorização

Para tal propõe-se a implementação de um modelo de acompanhamento e monitorização semelhante ao proposto para o PAMUS do Algarve, dotando a monitorização do PMT de Albufeira de um Sistema de Informação que permita agilizar o processo de monitorização, reduzindo os custos associados aos mesmos.

Este Sistema de Informação a implementar deverá assegurar:

- A existência de uma Base de Dados com informação fundamental atualizável;
- A apresentação regular de resultados e *outputs* com elemento de retroação;
- A supervisão recorrendo a indicadores simples de controlo.

Este sistema deverá ser gerido e operacionalizado pela dimensão operacional da estrutura de acompanhamento e monitorização, a qual se materializa na existência de um núcleo técnico de apoio composto nomeadamente por técnicos do município de Albufeira.

QUADRO 4.2 – INDICADORES DE RESULTADO

Indicador	Fonte de recolha da informação	Unidade de medida	Valor referência/ ano	Meta 2022	Meta 2026
Quota de utilização do TI	INE - Censos da População Inquéritos à mobilidade da população residente	%	69% (2001)	(66%) - 3%	(56%) - 13%
Quota de utilização do TC	INE - Censos da População Inquéritos à mobilidade da população residente	%	12% (2001)	(13%) +1%	(15%) +3%
Quota de utilização dos modos suaves	INE - Censos da População Inquéritos à mobilidade da população residente	%	17% (2001)	(20%) +3%	(22%) +5%
Passageiros transportados ano em serviços de transporte ferroviário	CCDR - Observatório da Mobilidade	Nº	nd	nd	nd
População servida por TC em período escolar	CCDR - Observatório da Mobilidade	%	97% (2016)	100%	100%
População servida por TC em período não escolar	SIGGEST e População residente BGRI INE	%	97% (2016)	100%	100%
Passageiros transportados ano em serviços de transporte interurbano	CCDR - Observatório da Mobilidade	Nº	nd	+5%	+10%
Passageiros transportados ano em serviços de transporte urbano	Município de Albufeira	Nº	1 100 000	+5%	+10%
Passageiros transportados ano em serviços de transporte flexível	Município de Albufeira	Nº	nd	+5%	+10%
Acidentes rodoviários com vítimas	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária	Nº	218	-10%	-15%
Vítimas mortais	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária	Nº	8	-10%	-15%
Feridos graves	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária	Nº	28	-15%	-20%
Feridos ligeiros	Autoridade Nacional de	Nº	282	-15%	-20%

Indicador	Fonte de recolha da informação	Unidade de medida	Valor referência/ano	Meta 2022	Meta 2026
	Segurança Rodoviária				
Visitas ao site	Município de Albufeira	Nº	0	-	-
Viagens realizadas pelos utilizados dos serviços de <i>bikesharing</i>	Município de Albufeira	Nº	0	-	-
Veículos elétricos registados	Estatísticas do Registo Automóvel	Nº	nd	-	-
Utilizadores dos Quiosques/Lojas da Mobilidade	Município de Albufeira	Nº	0	-	-
Redução de toneladas equivalentes de petróleo	Município de Albufeira	TEP	3 709,6 (2016)	-10%	- 15%
Redução das emissões de GEE*	Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas	ton CO ₂	11 055 (2016)	- 10%	-15%