



# Plano de Mobilidade Sustentável

**Relatório de Objectivos  
e Conceito de Intervenção**

## Faro



**Ficha Técnica:**



João Guerreiro (coord.)  
Vitor Teixeira  
Manuela Rosa  
Celeste Gameiro



Elisabete Lemos  
Fernando Macedo  
Filipe Cunha  
João Correia Vargues  
Sílvia de Jesus Cabrita

**Plano de Mobilidade Sustentável  
Faro 2008**

## **Agradecimentos**

Andreia Correia (CMF – Divisão de Acção Social)

Carlos Costa (Fórum Algarve)

Carlos Rodrigues (APPC)

Gilberto Rodrigues (GNR)

Joana Afonso e Peter Colwell (ACAPO)

Luís Miguel Martins (PSP)

Luísa Currito (CP)

Nicolau Rufino (ADFA)

Noémia Valente (CMF – Divisão de Educação)

Sara Madeira (UALG –EST, Universidade do Algarve - Escola Superior de Tecnologia)

<b>1.</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>OBJECTIVOS GERAIS</b>	<b>5</b>
2.1	SÍNTESE DE DIAGNÓSTICO	5
2.2	POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS EUROPEIAS, NACIONAIS E REGIONAIS	8
2.2.1.	Livro Verde “Por uma nova cultura de mobilidade urbana”	8
2.2.2.	Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS)	10
2.2.3.	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	12
2.2.4.	Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROTAlgarve)	13
2.3	DEFINIÇÃO DOS OBJECTIVOS GERAIS	14
<b>3.</b>	<b>OPÇÕES MUNICIPAIS DE FUTURO</b>	<b>16</b>
<b>4.</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DOS CENÁRIOS E DEFINIÇÃO DE ÁREAS DE INTERVENÇÃO</b>	<b>18</b>
4.1	CENÁRIO TENDENCIAL	19
4.2	CENÁRIO PRÓ-ACTIVO	22
4.3	CENÁRIO INTERMÉDIO	28
4.4	SELECÇÃO DO CENÁRIO	34
<b>5.</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO E ACÇÕES DO CENÁRIO INTERMÉDIO</b>	<b>35</b>
5.1	URBANISMO E ACESSIBILIDADES	35
5.2	TRANSPORTES PÚBLICOS	42
5.3	ESPAÇO PÚBLICO E A SUA AFECTAÇÃO AOS DIFERENTES MODOS E FUNÇÕES	52
5.4	ESTACIONAMENTO E CONDICIONAMENTO DA CIRCULAÇÃO	58
5.5	REDES CICLÁVEIS	62
5.6	COMUNICAÇÃO E INOVAÇÃO	65
<b>6.</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DAS ACÇÕES E INDICADORES DE MONITORIZAÇÃO</b>	<b>77</b>
<b>7.</b>	<b>PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA</b>	<b>80</b>
<b>8.</b>	<b>OBJECTIVOS ESPECÍFICOS E CONCEITO DE INTERVENÇÃO</b>	<b>83</b>
<b>9.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>90</b>

## **1. INTRODUÇÃO**

O presente documento integra-se no Projecto de Mobilidade Sustentável, e constitui o Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção, o segundo de entre três que darão substância ao Plano de Mobilidade Sustentável para Faro.

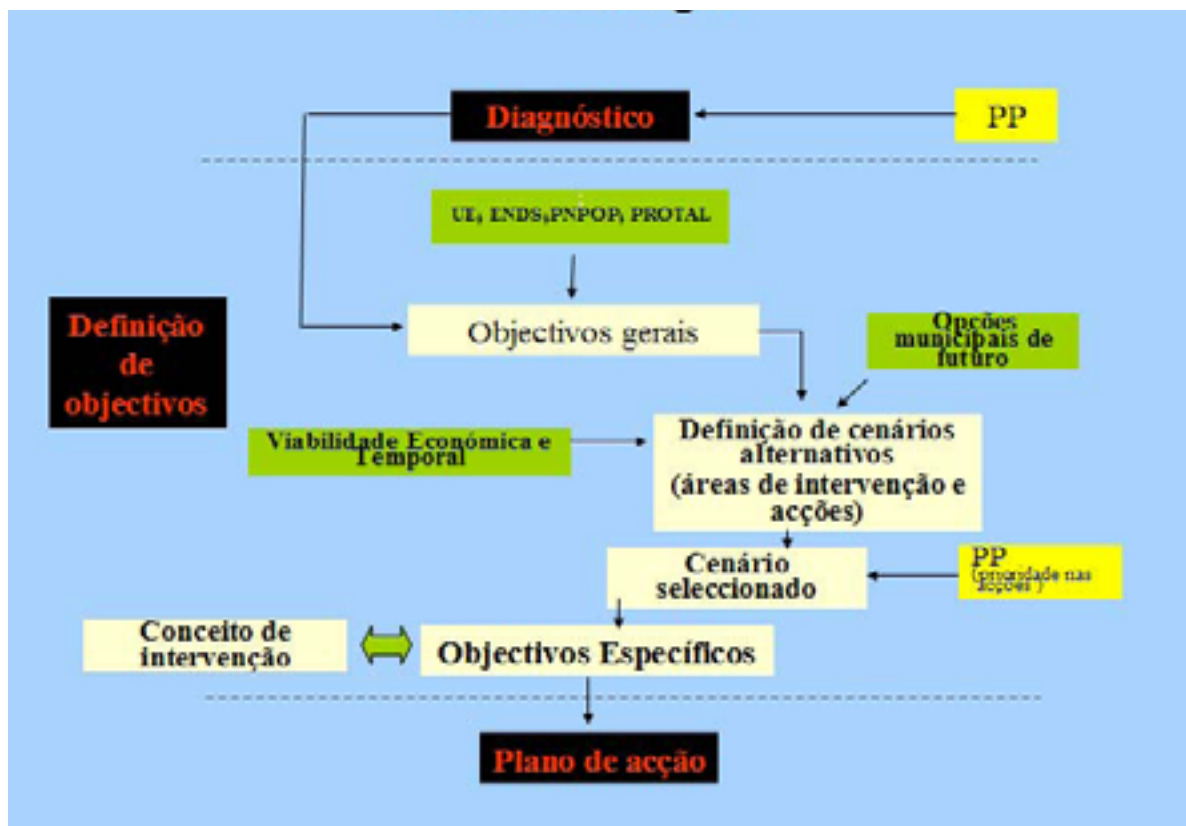
A partir da elaboração do Diagnóstico, que constituiu a 1ª fase do projecto, dispõe-se agora do conhecimento das condições em que se processa a mobilidade nas duas áreas em estudo, tendo sido identificadas as principais condicionantes nos diferentes domínios que interferem com a mobilidade.

Os cenários de evolução e as áreas de intervenção foram desenvolvidos no presente relatório já que se entendeu que estavam intrinsecamente associados à clarificação dos objectivos específicos e do conceito de intervenção, num processo recursivo.

No fundamental as observações anteriormente produzidas suportam-se na metodologia seguida para dar expressão ao Relatório (Figura I). Partindo do Diagnóstico, e com base nas tendências que resultam da avaliação do percurso seguido pelo município nos vários domínios da mobilidade, e tendo como referencial de enquadramento um conjunto de documentos europeus e nacionais de publicação recente, que estabelecem princípios e estratégias convergentes para uma mobilidade sustentável, definem-se os objectivos gerais.

Criam-se então três cenários alternativos, em cuja explicitação se recorre às diferentes áreas de intervenção, distinguindo-se cada um deles pelos níveis de acentuação de cada uma das acções previstas em cada domínio. Com a participação activa da equipa técnica da autarquia é seleccionado e ajustado o cenário de compromisso do município. Escolhido o cenário, afigura-se o momento em que através de reuniões alargadas com diferentes actores da mobilidade nas áreas em estudo, se procede à hierarquização das acções a colocar em prática ao longo do período de vigência do Plano. Em presença deste conjunto de informações, delimita-se então o conceito de intervenção e estabelecem-se os objectivos específicos, que correspondem ao culminar deste 2º Relatório e constituem o quadro orientador para a elaboração do Plano de Acção, objecto do relatório final.

Fig I. Metodologia para a definição de objectivos específicos



PP- participação pública

O presente documento está organizado em capítulos identificados por pontos de acordo com as diferentes áreas que foram consideradas de interesse incluir no presente Relatório. Assim, inicia-se o **ponto 1** com a introdução, que além de justificar a inserção neste documento dos cenários e das áreas de intervenção prioritárias previstas no Relatório de Diagnóstico, procede à identificação e a uma breve caracterização da metodologia seguida para consecução do presente Relatório, e no final adianta a organização do documento especificando o que irá ser abordado em cada um dos capítulos.

Em capítulo autónomo no **ponto 2**, formulam-se os objectivos gerais, que em grande medida representam o resultado a alcançar com a implementação do Plano. Para a sua definição tiveram-se em conta, não apenas as orientações estratégicas definidas em diferentes documentos de âmbito europeu, nacional e regional, mas também a identificação dos problemas detectados ao longo do diagnóstico, e aqui sintetizados em parte individualizada.

Ao longo do **ponto 3** dá-se relevo às opções municipais em matéria de infra-estruturas evocando-se a razão que leva a equipa da autarquia a defender a sua importância no contexto dos transportes que servem a cidade.

Também em capítulo próprio, no **ponto 4** procede-se à caracterização dos três cenários apreciados que envolvem pressupostos de diferente natureza com influência no processo evolutivo de aplicação das medidas de mobilidade sustentável nas áreas em estudo. A partir dos pressupostos identificados elaboraram-se as estimativas para o que poderia ocorrer em cada um dos cenários nas várias áreas de intervenção com implicações na mobilidade sustentável nas zonas em estudo, perspectivando-as de acordo com os horizontes temporais em que devem verificar-se. No final dá-se conta de forma breve como decorreu o processo de selecção do cenário a ser considerado como a matriz do Plano.

No **ponto 5**, depois de identificados e caracterizados de uma forma genérica os três cenários no ponto anterior, são então pormenorizadas para cada um deles as acções com referência às áreas de intervenção julgadas como as mais adequadas para enquadrar a evolução da mobilidade. A antecipar essas acções procede-se a um breve enquadramento teórico, fornecendo-se uma perspectiva actual das dimensões associadas com cada um dos conceitos subjacentes.

No **ponto 6** dá-se conta do modo como decorreram as reuniões de participação públicas realizadas no âmbito do Plano de Mobilidade Sustentável, bem como dos resultados conseguidos.

O **ponto 7** é dedicado aos objectivos específicos fortemente influenciados pelo conceito de intervenção. Face à metodologia seguida, e à perspectiva integradora das acções, existem objectivos que naturalmente decorrem do efeito conjunto de mais de uma acção. O conceito de intervenção é também tratado neste ponto, e na sua génese encontra-se a estratégia de actuação, que integra, de forma articulada, diferentes vectores de intervenção. Para a sua explicitação teve-se em consideração o quadro de orientações que estão balizadas pelo diagnóstico realizado, pelo conceito de mobilidade pensado para as em estudo e também pela capacidade de intervenção da autarquia, e enquadrou-se o papel a desempenhar por cada uma das acções no alcance das metas que conduzirão à Mobilidade Sustentável para as áreas em estudo.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

Apresenta-se no **ponto 8** o que poderá designar-se como a componente operativa das acções previstas implementar no âmbito do Plano de Mobilidade Sustentável, traduzidas individualmente por fichas. Em cada uma destas fichas produz-se um conjunto variado de informações, que permitem caracterizar cada uma das acções em diferentes abordagens, tais como área de intervenção de reporte, tipologia, objectivos para que contribui, descrição, grau de prioridade, período de execução, custo económico (valoração qualitativa), sectores implicados para a sua execução, inter-relação com outras acções e indicadores de monitorização.

Finalmente no **ponto 9**, apresentam-se as considerações finais, que no essencial, fazem menção das grandes linhas que sustentam a elaboração deste segundo Relatório. Para além do trabalho de pesquisa de modelos em prática noutras cidades, fundamental para perceber as diferentes maneiras de por em acção a Mobilidade Sustentável, evidencia-se o papel da equipa técnica da Câmara Municipal de Faro, na identificação do cenário de compromisso a concretizar, e dá-se destaque à importância das participações públicas enquanto elementos facilitadores de implementação de processos desta natureza, que em muito apelam a mudanças comportamentais dos diferentes actores da mobilidade.

## **2. OBJECTIVOS GERAIS**

### **2.1 SÍNTESE DE DIAGNÓSTICO**

Como elemento de enquadramento ao 2º Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção apresenta-se uma síntese do Diagnóstico anteriormente elaborado e já constante no 1º Relatório.

- A cidade apresenta uma boa acessibilidade à região, circunstância que conjugada com as suas diversas funções de capital de distrito, exerce um efeito de atractividade significativo sobre as áreas limítrofes e menos intensa sobre a restante região. O elevado e crescente recurso ao transporte individual tem conduzido a um agravamento da circulação dentro da cidade, em particular nos seus eixos estruturantes e durante o período de pontas que tende a alargar-se, com consequências ambientais negativas.
- A análise à evolução da cidade em diferentes domínios, permite identificar uma dinâmica demográfica significativa, alicerçada sobre um povoamento disperso, configurado sobre um modelo territorial polinucleado de urbanização difusa. Tem-se vindo a assistir a uma localização dispersa pela cidade de vários equipamentos (Centro de Saúde, Escola Neves Júnior, Piscinas Municipais, Teatro Municipal, Fórum Algarve) que exigem acessibilidade e constituem resposta às carências de espaço em locais mais centrais, já consolidados.
- A implementação de soluções de transporte com recurso à criação do serviço de Minibus, resolvendo pontualmente as necessidades de deslocação internas, apresenta-se com insuficiências de articulação com outros modos, nomeadamente com o serviço que com ele mais directamente se deveria relacionar – as urbanas/suburbanas que servem sobretudo as zonas limítrofes à cidade.
- O sistema de transportes públicos que serve a cidade, embora diversificado e abarcando os diferentes modos, suporta-se sobretudo no rodoviário. O transporte público rodoviário apresenta uma cobertura espacial razoável, variando na razão directa da importância dos

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

pólos populacionais que serve na região, mas as frequências de serviço não estão adaptadas às necessidades da população em geral.

- O transporte ferroviário, embora nos três últimos anos tenha melhorado de forma significativa a oferta nos serviços inter-regionais – alfa pendular e interidades – com níveis de comodidade e de tempo de percurso bastante aceitáveis, em termos de mobilidade urbana o seu papel é marginal. A boa integração urbana da linha de caminho-de-ferro na cidade bem como noutras cidades próximas com relações fortes em termos de deslocações, a prática de tarifas favoráveis e melhores tempos de percurso justificaria um outro nível de importância no conjunto dos movimentos gerados ou atraídos por Faro.
- Entre os transportes rodoviário e ferroviário não existe qualquer articulação da oferta, o que reduz as potencialidades que uma intermodalidade justifica. As infra-estruturas de apoio aos passageiros que utilizam os serviços estão situadas numa zona relativamente central da cidade e distam entre si não mais que uma centena de metros, facto que poderia motivar uma maior proximidade de interesses, com benefícios para os clientes do transporte público.
- O sistema de estacionamento no interior da cidade tem vindo a conhecer alterações profundas, quer ao nível da capacidade de oferta quer ao nível das políticas de estacionamento. Efectivamente tem vindo a ser implementada a política do utilizador pagador, com a oferta de estacionamento pago, na via pública e em parques subterrâneos.
- Esta nova política de estacionamento tem contribuído para a diminuição do número de veículos a circular, em particular na zona central onde o estacionamento é pago. Fora desta área, existe indisciplina, observando-se falhas de fiscalização policial no estacionamento abusivo em cima dos espaços pedonais.
- Na cidade de Faro existe a percepção que não existe capacidade de estacionamento legal para a procura revelada.
- Não existe uma política integrada entre os transportes públicos e o sistema de estacionamento. O estacionamento na periferia da cidade é muito incipiente, observando-se que as principais portas de entrada da cidade não contemplam parques, que

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

conjugadamente com os transportes públicos poderiam viabilizar uma mobilidade ambientalmente mais eficaz.

- Embora se registem preocupações por parte da autarquia em proceder a melhoramentos nos espaços pedonais, a verdade é que persistem insuficiências, nomeadamente em conseguir que aqueles espaços se configurem como uma rede articulada e agradável à sua usufruição. Esta circunstância conjugada com a ocupação dos passeios por parte de automóveis e de colocação sem critério de algum mobiliário urbano induz a dificuldades acrescidas para as pessoas com mobilidade reduzida.
- Para além da Ecovia do Algarve, que na sua génese tem uma função eminentemente de lazer, são escassos e dispersos os percursos adaptados às bicicletas, não existindo, uma rede de ciclovias. Existe uma percepção generalizada, pela população de Faro, que o uso da bicicleta é extremamente perigoso.
- A estrutura viária de suporte à mobilidade na área de estudo, tem uma extensão e densidade que permite dizer que existe uma boa acessibilidade.
- O tráfego de entrada e saída na cidade de Faro, nas horas de ponta da manhã e tarde, provoca congestionamento nas principais portas da cidade nomeadamente, S<sup>a</sup> Brás, Loulé, Penha e Olhão. O tráfego de atravessamento, apesar de ter diminuído, continua a ser significativo, estima-se em 17%, o que nas horas de ponta contribui para dificultar a operacionalidade da via, aumentando o comprimento da fila de espera. Revela-se urgente concluir a construção da circular exterior à cidade de Faro.
- A situação da Praia de Faro, pelo conjunto de problemas que lhe estão associados, que vão do excesso de automóveis em clara sobrecarga à sua capacidade de acomodação com enormes filas de trânsito no único acesso rodoviário que a serve, que passam pela insuficiente oferta de estacionamento face à procura, e que não ignoram os sérios problemas ambientais e ecológicos que evidencia, exige um tratamento holístico muito particular, que aconselhando um plano de pormenor, extravasa o âmbito do Plano de Mobilidade em elaboração.

## **2.2 POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS EUROPEIAS, NACIONAIS E REGIONAIS**

As orientações definidas em diferentes documentos de âmbito europeu, nacional e regional, são tidos também em consideração por delimitarem um quadro estratégico que serve de referencial fundamental para a construção das diversas propostas de intervenção.

São diversos os documentos que produzem matéria com interesse no domínio da mobilidade, todavia, e no essencial, quatro são considerados pela sua natureza programática e definidora de princípios e orientações. A circunstância de o Plano Director Municipal se encontrar em fase de revisão determinou que a versão anterior não tivesse sido, neste âmbito, contemplada para apreciação.

### **2.2.1. Livro Verde “Por uma nova cultura de mobilidade urbana”**

O Livro Verde sobre a mobilidade urbana é uma iniciativa da Comissão das Comunidades Europeias e tem em vista a concepção de uma estratégia europeia de mobilidade urbana, sustentando-se na exploração das vias que possam conduzir ao acrescentar de valor às acções já experimentadas a nível local. Encontra-se em fase de consulta até meados de Março de 2008, procurando a intervenção de diferentes actores, que permitam a elaboração de um “Plano de Acção que identifique diversas acções e iniciativas concretas no sentido de uma mobilidade urbana melhor e sustentável”.

O Livro Verde assume que a mobilidade urbana deve permitir assegurar o desenvolvimento económico das vilas e cidades, a qualidade de vida dos seus habitantes e a defesa do respectivo ambiente. Para o efeito, as cidades europeias enfrentam cinco desafios enquadrados numa abordagem integrada.

#### **Vilas e cidades des congestionadas**

“O congestionamento das vilas e cidades é um dos principais problemas identificados ..., pelo impacto económico, social, sanitário e ambiental negativo e pela degradação que causa no ambiente. Ao nível local, reduzir os impactos negativos do congestionamento continuando a assegurar o desenvolvimento económico das zonas urbanas constitui um enorme desafio. “ As opções para resolver o congestionamento, passa por:

- Promover as deslocações a pé e de bicicleta;
- Optimizar a utilização do automóvel particular;

- Optimizar a utilização do transporte de mercadorias.

### **Vilas e cidades mais verdes**

“As principais questões ambientais nas vilas e nas cidades estão relacionadas com o predomínio do petróleo como combustível para os transportes, o qual gera CO<sub>2</sub>, emissões poluentes na atmosfera e ruído.

O sector dos transportes é um dos mais difíceis de gerir do ponto de vista de emissões de CO<sub>2</sub>. Apesar dos progressos da tecnologia automóvel, o aumento do tráfego e a natureza «para-arranca» da condução nas zonas urbanas significam que as cidades são uma grande (e crescente) fonte de emissões de CO<sub>2</sub>, que contribuem para as alterações climáticas.

A UE deve continuar a promover e apoiar a expansão, reabilitação e renovação de transportes públicos urbanos não poluentes, como tróleys, eléctricos, metro e comboio suburbano, bem como outros projectos de transportes urbanos sustentáveis.” As opções para reduzir estes problemas, são:

- Recurso a novas tecnologias;
- Contratação Pública respeitadora do ambiente;
- Contratação conjunta (público e privado) respeitadora do ambiente;
- Novas formas de condução;
- Restrições ao tráfego.

### **Transportes urbanos mais inteligentes**

O aumento constante dos fluxos de mercadorias e passageiros nas cidades europeias e a incapacidade de resposta das infra-estruturas necessárias para fazer face a este aumento face à falta de espaço e a exigências ambientais, configura um cenário crítico. Entretanto constata-se que as aplicações dos sistemas de transportes inteligentes (ITS) estão sub-exploradas no que respeita à gestão eficiente da mobilidade urbana, ou são desenvolvidas sem ter em devida consideração a interoperabilidade.

Algumas das alternativas para melhorar estas insuficiências, passam por:

- Recurso a sistemas de tarifação inteligentes;
- Melhorar informação para melhor mobilidade;

### **Transportes urbanos mais acessíveis**

A acessibilidade diz respeito, em primeiro lugar, às pessoas de mobilidade reduzida, ...,mas igualmente ... à qualidade de acesso ao sistema de mobilidade urbana de que as pessoas e as empresas dispõem, constituído por infra-estruturas e serviços.

A infra-estrutura urbana, incluindo as estradas, as vias para ciclistas, as vias pedonais, mas igualmente os comboios, autocarros e espaços públicos, parques de estacionamento, terminais, deve ser de elevada qualidade.

Os cidadãos esperam que os transportes públicos sirvam as suas necessidades em termos de qualidade, eficiência e disponibilidade.

Algumas soluções estão consideradas no Livro Verde:

- Transportes colectivos que respondam às necessidades dos cidadãos;
- Contratação de serviços públicos partindo de um quadro jurídico comunitário adequado;
- Promoção de soluções de transporte inovadoras;
- Coordenação equilibrada do ordenamento do território e uma abordagem integrada da mobilidade urbana.

### **Transportes urbanos seguros**

A segurança rodoviária é um imperativo para os diversos tipos de deslocações. Para a garantir “é indispensável uma boa concepção das infra-estruturas, em especial nos nós rodoviários. Os cidadãos estão cada vez mais conscientes da importância de um comportamento responsável, tanto para a sua própria protecção como a dos outros”.

A política europeia de segurança rodoviária abrange as questões ligadas ao comportamento, aos veículos e às infra-estruturas, salientando-se a necessidade de:

- Comportamento mais prudente;
- Infra-estruturas mais seguras;
- Veículos mais seguros.

#### **2.2.2. Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS)**

A ENDS estabelece um conjunto de objectivos e orientações, e entre outros aspectos, integra os compromissos assumidos por Portugal no âmbito dos principais centros de decisão

internacionais, em matéria de defesa da sustentabilidade do desenvolvimento e da adopção de estratégias e planos que o consagrem, designadamente os seus contributos na subscrição de acordos no âmbito das Nações Unidas e no processo de elaboração da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da União Europeia. No âmbito deste documento, realçam-se os seguintes aspectos consignados na ENDS:

- **Prioridades Estratégicas: Acessibilidades que contribuam para a coesão territorial e para um modelo territorial mais policêntrico.**

- **Prioridades Estratégicas: Cidades atractivas, acessíveis e sustentáveis.**

“Assegurar que na revisão dos PDM as redes de transporte e mobilidade (...) sejam consideradas elementos fundamentais nos processos de redefinição dos usos do solo, nomeadamente favorecendo a maior intensidade construtiva e a localização preferencial de equipamentos colectivos e de serviços de forte atracção de público nas áreas com melhor acessibilidade em transporte públicos, de modo a assegurar a sua sustentabilidade (2006-2010)”.

“Promoção da acessibilidade no acesso e utilização dos espaços públicos e edificados por parte de todos os cidadãos, em particular os que têm mobilidade condicionada”

- **Vector estratégico:** Uma mobilidade que contribua para a redução das emissões de poluentes atmosféricos e do ruído, particularmente nos centros urbanos.

O **Plano de Implementação da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável (PIENDS)** aprovado em 2007, apresenta, para cada um dos 7 objectivos estratégicos, de acordo com as prioridades e vectores definidos, as principais medidas públicas a concretizar.

Na **Prioridade Estratégica “Cidades atractivas, acessíveis e sustentáveis”** refere que se deverá:

“Assegurar que na revisão dos Planos Directores Municipais as redes de transporte e mobilidade, ..., sejam consideradas elementos fundamentais nos processos de redefinição dos usos do solo, nomeadamente favorecendo a maior intensidade construtiva e a localização preferencial de equipamentos colectivos e de serviços de forte atracção do público nas áreas com melhor acessibilidade em transportes públicos de modo a assegurar a sua sustentabilidade”

### **2.2.3. Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)**

O “Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território” (PNPOT) constitui um instrumento de desenvolvimento territorial, de natureza estratégica e de âmbito nacional, com precedência em relação aos restantes instrumentos de gestão territorial. O PNPOT “estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial [por exemplo, os PROT e os PDM] e constitui um instrumento de cooperação com os demais Estados-membros para a organização do território da União Europeia” (art. 26º); e ainda “estabelece as opções e as directrizes relativas à conformação do sistema urbano, das redes, das infra-estruturas e equipamentos de interesse nacional, bem como à salvaguarda e valorização das áreas de interesse nacional em termos ambientais, patrimoniais e de desenvolvimento rural”.

Um dos seus objectivos estratégicos é o de “assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão social”.

Neste âmbito apresenta como objectivo específico **“Desenvolver as redes de infra-estruturas, de equipamentos e de serviços de suporte à acessibilidade e mobilidade, reforçando a segurança, a qualidade do serviço e as condições de equidade territorial e social”**.

“...a implantação de interfaces multimodais de transportes em áreas urbanas centrais deve respeitar os seguintes critérios: eficiência das articulações estabelecidas entre os vários modos de transporte; fácil acesso pedonal; localização nas imediações de equipamentos colectivos de grande atracção de utentes, melhorando assim a acessibilidade geral a esses equipamentos e aumentando a competitividade do transporte público”.

Nas medidas prioritárias refere que se deve:

“Assegurar na revisão dos Planos Directores Municipais, em articulação com a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade, que as redes de transporte e mobilidade respondam à sua procura e aos processos de redefinição dos usos do solo, favorecendo a acessibilidade das populações em transporte público aos locais de emprego, aos equipamentos colectivos e serviços de apoio às actividades produtivas.”

#### **2.2.4. Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROTAlgarve)**

O PROTAlgarve constitui um quadro de referência estratégico para os Planos directores Municipais (PDM) e conjuntamente com idênticos Planos das restantes regiões do país, correspondem a um dos três pilares fundamentais do Sistema de Gestão Territorial em que assenta a política do ordenamento do território e do urbanismo.

PROTAlgarve estabelece as opções estratégicas, o modelo territorial e as normas orientadoras para a elaboração dos PDM dos municípios algarvios, mas constitui também um referencial fundamental para as intervenções no âmbito das políticas sectoriais com influência no ordenamento do território regional. De tal facto resulta a importância de que se reveste a coordenação e o envolvimento dos diversos actores envolvidos, sectores da Administração Central, Autarquias Locais e outros protagonistas regionais e locais com envolvimento no ordenamento e no desenvolvimento da região. Destacam-se deste documento os seguintes elementos:

• **Estratégia Territorial – Opções estratégicas:**

**Estruturação das Redes de Transportes e Logística:**

- Melhoria do sistema de transportes, numa perspectiva de complementaridade dos seus vários modos e interfaces (...) proporcionando o adequado desempenho das funções associadas ao novo modelo territorial.

**Sistema de Acessibilidade e Mobilidade:**

- Uma rede urbana policêntrica (...) em conjunto com a promoção de condições de mobilidade sustentáveis, implica a necessidade de promover os transportes públicos regionais e locais, de forma a reduzir a importância relativa do transporte rodoviário individual.
- Concentração de actividades urbanas junto dos eixos do modo ferroviário.
- Construir infra-estruturas cicláveis [sobretudo nas zonas urbanas ou na acessibilidade a essas zonas a partir de envolventes próximas], bem como infra-estruturas que favoreçam a circulação pedonal.

**Orientações gerais para as Áreas Urbanas:**

- Na elaboração dos PDM deverá promover-se a eliminação de barreiras arquitectónicas, salvaguardando as condições de acessibilidade da população com mobilidade condicionada

**2.3 DEFINIÇÃO DOS OBJECTIVOS GERAIS**

Do conjunto de orientações estratégicas analisadas no ponto anterior, e tendo como enquadramento geral os grandes propósitos que um Plano de Mobilidade Sustentável deve incluir, de que a melhoria da qualidade vida dos munícipes não pode deixar de constituir um primeiro grande intento, resultam os objectivos gerais que enformarão e justificarão a definição das principais áreas de intervenção.

A identificação dos problemas detectados ao longo do diagnóstico elaborado e que deu origem ao 1º Relatório, e que na essência traduz a análise ao modo como a mobilidade se pratica nas áreas em observação, foi igualmente determinante para a percepção dos grandes objectivos a alcançar em termos de mobilidade sustentável nos territórios alvo em estudo. Estes objectivos, a cumprir ao longo do período para que se estabelece o Plano de Mobilidade Sustentável, sintetizam-se em:

- Potenciar a Transferência Modal;
- Criar redes funcionais e atractivas para os modos pedestre e ciclista;
- Conceber uma proposta integrada para os diferentes modos de deslocação;
- Adequar o espaço público em função das diferentes tipologias de mobilidade;
- Reduzir a necessidade de deslocação através de um urbanismo de proximidade;
- Fomentar a mudança de comportamentos na administração, nas empresas e nos munícipes.

Da apreciação aos objectivos gerais dois aspectos dão ênfase às preocupações neles contidas: por um lado, a grande importância dada à diminuição do recurso ao automóvel particular e por outro, a necessidade de alargar o interesse de outras alternativas de deslocação em meio urbano com natureza mais sustentável. Complementarmente, as questões comportamentais

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

assumem igualmente um papel de relevo, sendo inequívoco que no centro das questões da mobilidade estão as pessoas na medida que é sobre estas que as condições daquela interferem, De facto, é sobre estas que as condições da mobilidade intervêm, pelo que “ganhá-las” para o processo, nem sempre se revelando tarefa fácil, pela colisão com interesses particulares, significa poder contar com os principais actores da mudança.

### **3. OPÇÕES MUNICIPAIS DE FUTURO**

O Plano Director Municipal de Faro foi ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 174/95 de 19 de Dezembro.

Na época, a legislação em Portugal obrigava a que o conteúdo material dos Planos de Ordenamento Territorial, no domínio dos transportes, incluísse a representação das principais infra-estruturas (redes rodoviárias e ferroviárias e interfaces).

Nessa sequência, perspectivou-se para o município de Faro um conjunto de infra-estruturas viárias para melhorar os padrões de acessibilidade, onde destacamos, devido à incidência que têm no presente PMS, as seguintes:

- 2ª fase da Variante à EN 125
- Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel)
- 3ª Circular urbana.

A equipa técnica da CMF do PMS considera imprescindível a consideração destas infra-estruturas no presente Plano pois entende que constituem as grandes opções municipais de futuro, no domínio dos transportes, também substanciadas no Plano Rodoviário Municipal.

Defende-se que a 2.ª Fase da Variante a Faro é um dos eixos viários fundamentais para o descongestionamento do tráfego automóvel no interior da Cidade, pois permitirá que o tráfego de passagem se desvie dos eixos urbanos correspondentes às Av. Calouste Gulbenkian e Av. Cidade de Hayward, permitindo uma melhoria significativa da qualidade ambiental na cidade e maior segurança rodoviária.

A Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel) permitirá melhorar substancialmente a acessibilidade à Via Longitudinal do Algarve e a 3.ª circular de Faro, de características urbanas, permitirá fazer a ligação entre a entrada ponte de Faro (Pontes de Marchil), Lejana, Vale da Amoreira, Penha, e a rotunda da Avenida Cidade de Hayward (alguns troços já executados).

**Fig II. Traçado das infra-estruturas viárias propostas**



Fonte: CMF

#### **4. CARACTERIZAÇÃO DOS CENÁRIOS E DEFINIÇÃO DE ÁREAS DE INTERVENÇÃO**

Os cenários considerados envolvem pressupostos de diferente natureza com influência no processo evolutivo de aplicação das medidas de mobilidade sustentável na cidade.

Com base nos pressupostos identificados elaboraram-se as estimativas para o que poderá ocorrer em cada um dos três cenários nas várias áreas de intervenção com implicações na mobilidade sustentável na área em estudo, perspectivando-as de acordo com os horizontes temporais em que devem verificar-se. Assim foram considerados três períodos de referência para as intervenções: as de curto prazo contemplam períodos de aplicação de 1 a 2 anos, as de médio prazo com aplicabilidade num prazo até 5 anos, e as de longo prazo que deverão ser objecto de intervenção num prazo até 10 anos.

De acordo com as recomendações feitas neste domínio, consideraram-se três cenários de enquadramento da evolução da mobilidade nas áreas de estudo:

- Cenário tendencial, que corresponde à manutenção das tendências observadas no passado recente;
- Cenário pró-activo, delineado com base numa forte intervenção dos poderes públicos, autarquia incluída, na alteração dos factores que mais negativamente contribuem para a mobilidade sustentável;
- Cenário intermédio, que comporta alteração dos comportamentos mais negativos, bem como de outros aspectos cuja acção se têm revelado de efeito contrário à evolução da mobilidade sustentável.

Para a diferenciação dos cenários foi entendido que as questões demográficas não exerceriam influência determinante, pelo que as considerações desta índole têm carácter genérico e são assim igualmente aplicáveis a qualquer deles.

Em termos demográficos espera-se um quadro de referência marcado por uma evolução tendencial com proximidade à registada na década 1991/2001, com acentuação do envelhecimento da população, pequeno crescimento na faixa dos activos/jovens (15-24) e diminuição do grupo etário mais jovem (0-14 anos). Para a 2ª parte do período de aplicação do Plano, admite-se a possibilidade de um crescimento global da população superior ao da

década anterior, ainda que moderado, sobretudo à custa do saldo migratório, função de um maior dinamismo da actividade económica na cidade, o que então poderá vir a determinar um crescimento na faixa dos activos/jovens (15-24) a um ritmo ligeiramente superior, e à inversão da tendência de diminuição do grupo etário mais jovem (0-14 anos) com tendência para a estabilização no final do período.

#### **4.1 CENÁRIO TENDENCIAL**

As tendências urbanísticas persistem na urbanização na periferia da cidade e de baixa densidade na freguesia de Montenegro (ex. Vale de Almas).

Os projectos de investimento de maior dimensão e mais directamente relacionados com o Plano de Mobilidade dizem respeito à execução das grandes infra-estruturas programadas: 2ª fase da Variante à EN 125, Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da via Infante Sagres (VIS), S. Brás de Alportel). De menor impacte económico, perspectiva-se a construção de parques de estacionamento no interior da cidade; semaforização de controlo de velocidade; aumento da área de estacionamento taxado; reorganização da sinalética viária de forma a eliminar algumas barreiras urbanísticas.

Do ponto de vista da motorização, a tendência aponta para a evolução do parque de veículos e em paralelo uma taxa de motorização crescente, em sintonia com o observado nos anos mais recentes, ainda que a taxas mais baixas do que as actuais, em particular na parte inicial do período de observação, em face da conjectura económica, marcada por crescimento do produto interno bruto a ritmos baixos.

##### Caracterização da Mobilidade

De acordo com as perspectivas traçadas para cada um dos domínios atrás identificados, a mobilidade quer na cidade quer no Montenegro tem tendência para o agravamento em diferentes aspectos.

Em termos de transporte público manter-se-ão os constrangimentos à intermodalidade, não se vislumbrando capacidade de aproximação entre os operadores envolvidos na oferta de serviços, em particular os interurbanos; a articulação entre as redes de transporte urbano embora possa vir a verificar-se no imediato, deverá ocorrer ao nível das tarifas, e através de ajustamentos na oferta, que tendencialmente irão contribuir para um reforço ligeiro da

cobertura espacial e temporal da rede. Porém não se reconhece a possibilidade do serviço ser equacionado de forma global, ainda que mantendo as suas especificidades, nem sequer pensado, no caso da cidade de Faro, articuladamente com o estacionamento nas portas de entrada. A frequência dos serviços oferecidos, em particular nos serviços que não se confinam aos limites internos da cidade, bem como a respectiva qualidade, deverá manter níveis insuficientes face às necessidades da procura potencial, embora se possa perspectivar melhoria de cobertura na rede suburbana por pressão da procura.

Os espaços dedicados ao peão tenderão a crescer de forma moderada, mas a perspectiva é a de alargar as áreas pedonais, não sendo expectável a prossecução do objectivo explícito de os envolver numa rede articulada, segura e com qualidade, que tornem a “rua” uma via de acesso importante e as praças espaços de convívio. Nos eixos de maior sinistralidade prevê-se a implementação de acções tendentes à acalmia de tráfego, recorrendo-se em zonas muito circunscritas (p.ex. escolas), a acalmia mais exigente através de sobrelevação de passadeiras e / ou marcação horizontal.

No domínio do estacionamento, prevêem-se parques taxados nas áreas centrais da cidade, que contribuindo para a redução do tráfego nas zonas adjacentes, igualmente constituirão um convite para o uso do transporte individual. Em paralelo o sistema de fiscalização terá dualidade de critérios, actuando sobretudo sobre as infracções nos parques taxados e mantendo uma acção passiva perante o estacionamento abusivo fora dos parques.

A construção de ciclovias poderá vir a ocorrer, em muito influenciada pelo impacto que se espera que a Ecovia do Algarve venha a apresentar, embora a característica de lazer que lhe está associada assuma o papel principal, e com implicações muito ténues no âmbito das deslocações de natureza pendular.

No capítulo da comunicação e inovação, antevê-se o desenvolvimento de algumas campanhas de informação e sensibilização bem como outras vocacionadas para fomentar o civismo, privilegiando-se sobretudo as escolas.

Em resumo, é suposto que a distribuição modal que tem vindo a registar-se no passado recente se irá manter, com particular incidência no crescente uso do transporte individual e consequentes repercussões negativas sobre o meio ambiente por força do acréscimo de emissões de CO<sub>2</sub>. As vias de acesso continuarão a vocacionar-se mais para a viatura particular e menos para o peão e para a bicicleta.

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

**Quadro I. Acções do Cenário Tendencial**

Área de intervenção	Componentes	Acções
<b>1. Urbanismo / Acessibilidades</b>	<b>1.1 Infra-estruturas</b>	Execução das grandes infra-estruturas programadas - 2ª fase da Variante à EN 125, Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel)
	<b>1.2 Desenho Urbano</b>	Promover um desenho urbano nos novos desenvolvimentos que preveja a existência de percursos pedonais e cicláveis, que garanta um espaço público sustentável, e a acessibilidade para todos.
<b>2. Transportes públicos</b>	<b>2.1 Sub-urbanos</b>	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (sub-urbana). Ligação da cidade de Faro com Gambelas (Campus) e da cidade de Faro ao Areal Gordo.
	<b>2.2 Urbanos (Minibus)</b>	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP na cidade de Faro (urbana)
	<b>2.3 Gestão</b>	
	<b>2.4 Infraestruturas de transporte</b>	Ampliação da rede de abrigos nas paragens de autocarros com maior fluxo de utentes.
<b>3. Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções</b>	<b>3.1 Rede Viária</b>	Acalmia de tráfego (Zona 50) nos eixos de maior sinistralidade com semaforização de controlo de velocidade: Av <sup>a</sup> Cidade de Hayward, Av <sup>a</sup> Calouste Gulbenkian, Rua do Alportel, Estrada da Penha e EN.125 (Freguesia de S <sup>o</sup> Pedro). Acalmia de tráfego (Zona 30) com sobre-elevação de passadeiras e/ou marcação horizontal em zonas específicas.
	<b>3.2 Reabilitação do espaço público</b>	Aumentar a superfície da rede pedonal, assegurando um desenho urbano que permita a mobilidade para todos, o ordenamento da circulação viária e do estacionamento.
	<b>3.3 Acessibilidades aos edifícios</b>	Levantamento das situações de incompatibilidade c/ vista ao cumprimento do DL 163/2006.
<b>4. Estacionamento e condicionamento da circulação</b>	<b>4.1 Oferta de estacionamento</b>	Construção do parque de estacionamento das Mouras Velhas Projecto do silo automóvel junto ao Hotel Eva Identificação de áreas disponíveis para implementação de bolsas de estacionamento no espaço urbano consolidado.
	<b>4.2 Gestão</b>	Ampliação das zonas tarifadas de estacionamento no centro da cidade.
	<b>4.3 Mercadorias</b>	
	<b>4.4 Fiscalização</b>	Implementação de medidas de fiscalização mais eficazes nos centros de Faro e Montenegro

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

Quadro I- Acções do Cenário Tendencial (continuação)

<b>5.</b> <b>Redes Cicláveis</b>	<b>5.1</b> Ciclovias	Construção de 2 troços urbanos de ciclovias
	<b>5.2</b> Ecovia	Construção da Ecovia na ligação entre o centro urbano de Faro, o concelho de Loulé e o Parque das Cidades
<b>6.</b> <b>Comunicação e Inovação</b>	<b>6.1</b> Sensibilização para o uso de modos de transporte suaves	Campanha educativa de informação e sensibilização
	<b>6.2</b> Segurança Rodoviária	Campanhas para fomentar os valores do civismo

#### **4.2 CENÁRIO PRÓ-ACTIVO**

No domínio do urbanismo, as tendências apontam para uma urbanização compacta na periferia da cidade em torno de eixos de transporte colectivos, o mesmo ocorrendo para urbanizações na freguesia de Montenegro. O planeamento urbano privilegiará a revitalização das áreas urbanas existentes, apelará a desenho urbano acessível e criará restrições à expansão urbanística, visando a integração de usos do solo com eixos de transporte colectivo.

Na área dos projectos de investimento prevê-se a execução das grandes infra-estruturas programadas: 2ª fase da Variante à EN 125, Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel), conclusão da 3ª Circular urbana de Faro e melhoramento da entrada poente de Faro. De menor exigência económica, será igualmente de considerar a construção de parques de estacionamento na periferia da cidade ligados por redes de TC directos ao centro, semaforização em prol do peão; eliminação plena das barreiras urbanísticas e construção / consolidação de redes urbanas e peri-urbanas de vias cicláveis, com abrangência das zonas de maior interesse da cidade e limítrofes.

No que respeita à motorização admite-se que a evolução do parque de veículos e em paralelo a taxa de motorização será crescente, mas a taxas moderadas, em sintonia com o observado nos anos mais recentes. Perspectiva-se, todavia, uma estabilização dos fluxos de veículos motorizados na cidade de Faro, para o que contribuirá, na fase inicial do período em observação uma conjectura económica pouco favorável, e os efeitos das acções a implementar no âmbito da mobilidade sustentável ao longo de todo o período. No final do período de

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

abrangência do Plano, estima-se mesmo uma diminuição dos fluxos de tráfego, muito em resultado da implementação do metropolitano ligeiro de superfície.

#### Caracterização da Mobilidade

Tendo em consideração as perspectivas traçadas para cada um dos domínios atrás identificados, a mobilidade quer na cidade quer no Montenegro tem tendência para uma alteração profunda, por força da modificação não apenas dos hábitos dos munícipes e outros utentes da cidade, bem como da implementação de medidas conducentes à mobilidade sustentável em diferentes aspectos.

Uma área com forte interligação com a mobilidade na cidade foi alvo de actuação. Em concreto e no tocante ao urbanismo, foram alteradas as regras que no passado recente conduziram à proliferação de loteamentos pelos espaços disponíveis, sem se cuidar previamente de garantir as condições de mobilidade e de estacionamento local, passando neste entretanto a vigorar normas que acautelavam não apenas estes aspectos, com incentivo à criação de espaços habitacionais nas proximidades dos principais eixos de transporte colectivos, como igualmente promoviam a recuperação de habitações nas áreas centrais da cidade, com o propósito de fazer retornar residentes a esta área, tornando-o mais vivenciado.

Em termos de transporte público os impedimentos que outrora inviabilizavam a intermodalidade, passaram a constituir aspecto de primeira importância no planeamento dos transportes que servem as zonas em estudo; a articulação entre as redes de transporte urbano está adequada às necessidades da procura, verificando-se que o serviço está planeado de forma global, não apenas com recurso a tarifário harmonizado, percursos e horários ajustados para o serviço no interior dos perímetros em estudo e de ligação entre a cidade e as zonas suburbanas limítrofes, e ainda criação de novos percursos, nomeadamente, os que estabelecem ligação frequente entre os parques de estacionamento nas entradas da cidade e os principais locais de atracção, tais como serviços públicos, hospital, escolas, universidade; os serviços interurbanos que ligam Faro aos restantes concelhos da região são explorados servindo eixos centrais no interior da cidade, tendo aqui adquirido a lógica de exploração do serviço urbano, designadamente através da prática de tarifas ajustada às necessidades de deslocação dentro da cidade, ainda que apenas em períodos horários não conflituantes com a maior procura interurbana. A frequência dos serviços oferecidos, em particular nos que não se confinam aos limites internos da cidade, bem como a respectiva qualidade, melhorou

substancialmente, mostrando níveis perfeitamente adaptados às necessidades da procura actual e potencial, para o que igualmente contribuiu a implementação de um sistema de informação de serviço em tempo real.

No final do período, o metro ligeiro de superfície entrou em funcionamento, traduzindo-se no imediato por uma redução do tráfego de viaturas particulares. Parte do tráfego que demanda a cidade já havia entretanto diminuído por força da abertura da variante à EN125 em Faro. Os veículos que operam os diferentes serviços de transporte público estão equipados de modo a torná-los acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida. Estes veículos têm igualmente capacidade para transportar bicicletas em zona demarcada para o efeito.

O serviço ferroviário, ao longo do período de vigência do Plano, melhorou o seu desempenho, em resultado da introdução de novos serviços, de natureza interurbana e suburbana, de intervenções ao nível de material circulante, e finalmente, entrou em serviço um novo traçado a norte da cidade.

Ainda no domínio dos transportes rodoviários foi visível uma alteração profunda nas viaturas utilizadas, energeticamente mais eficientes e menos poluentes, com particular evidência na frota municipal, em que passaram a constar nos concursos públicos de aquisição a preferência por veículos energeticamente mais sustentáveis. Este factor preferencial igualmente foi incluído nos concursos públicos para aquisição de serviços de transportes.

Os espaços dedicados ao peão tenderão a crescer de forma significativa, perspectivando-se o alargamento das áreas pedonais, consumando-se o objectivo explícito de criar uma rede articulada, segura e com qualidade. Generaliza-se a transformação das zonas e eixos atractores de tráfego pedonal em espaços pedonais, transformando a “rua” em via de acesso privilegiada e as praças espaços de convívio. À escala local, a marcha a pé está no topo da hierarquia de acesso.

No domínio do estacionamento, prevê-se a construção e entrada em funcionamento de parques grátis nas principais entradas da cidade, verificando-se que os parques taxados nas áreas centrais da cidade assumiram uma política de preços desincentivadora à sua utilização, muito em particular para a procura de maior exigência temporal. Os parques periféricos estarão perfeitamente articulados entre si e com os principais locais de interesse da cidade através da rede de transportes colectivos. O sistema de fiscalização terá uma actuação concertada, exercendo a sua acção não apenas sobre os parques taxados mas também, e de forma activa,

sobre o estacionamento abusivo fora dos parques. Neste âmbito serão desenvolvidas acções de educação cívica junto de diferentes grupos com influência na mobilidade da cidade, promovendo os princípios da mobilidade sustentável.

As ciclovias urbanas ligando os principais locais de actividade da cidade entraram em funcionamento, observando-se a sua utilização para deslocações com natureza pendular, e marginalmente, aos fins-de-semana, como espaços lúdicos. Retomou-se o hábito de algumas décadas atrás de andar de bicicleta na cidade, para o que terá contribuído fortemente a criação das vias cicláveis, mas também fomentada pela implementação de um serviço, por parte da autarquia, que gere um sistema de utilização gratuita de bicicletas. Foram disponibilizadas lojas onde se processam as entregas e as devoluções das bicicletas, situando-se em locais estratégicos da cidade.

No âmbito da comunicação e inovação, em consonância com as preocupações existentes na área da sustentabilidade, as instituições e empresa de maior dimensão passaram a implementar os seus próprios planos de mobilidade, sendo realidade para a Universidade do Algarve, a ANA, o Fórum Algarve, o Hospital Central de Faro, a Segurança Social, entre outros.

A promoção de viagem partilhada no mesmo automóvel, bem como da partilha de um automóvel por múltiplos utilizadores, foi bem sucedida e passou a constituir alternativa ao uso do automóvel pelo próprio condutor.

Transversalmente a todas as áreas, a autarquia promoveu um conjunto de iniciativas de sensibilização dos diferentes actores da mobilidade, que além de fomentarem os valores do civismo impulsionaram a utilização de modos de transporte suaves.

Em resumo, a qualidade de vida na cidade tornou-se um marco de referência, observando-se uma maior ocupação dos parques e das ruas mais importantes por parte dos munícipes. A distribuição modal alterou-se relativamente ao que era o registo do passado recente, com particular incidência no crescente uso dos espaços públicos da cidade pelos peões e ciclistas, os transportes públicos tornaram-se eficientes, e ocorreu uma redução do transporte individual. Por força do decréscimo de emissões de CO<sub>2</sub> e redução significativa do nível de ruído, a cidade tornou-se mais amiga do ambiente, e as pessoas sentem-se mais atraídas para a convivência social ao ar livre, facilitado pelas condições climáticas genericamente agradáveis.

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

**Quadro II. Acções do Cenário Pró-Activo**

Área de intervenção	Sub-Área	Acções
<b>1. Urbanismo / Acessibilidades</b>	<b>1.1 Infra-estruturas</b>	Execução das grandes infra-estruturas programadas - 2ª fase da Variante à EN 125, Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel), Variante à EN 2-6 a Estoi (1ª Fase), Conclusão da 3ª Circular urbana de Faro em articulação com a Variante Sul a Montenegro, melhoramento da entrada poente de Faro, Avenida Estruturante de Gambelas.
	<b>1.2 Desenho Urbano</b>	Promover um desenho urbano nos novos desenvolvimentos que preveja a existência de percursos pedonais acessíveis e pistas cicláveis, que garanta um espaço público sustentável, e a acessibilidade para todos, bem como a correcta articulação entre a localização dos principais equipamentos e serviços com as paragens dos TP.
	<b>1.3 Uso do Solo</b>	Articulação entre a localização dos principais equipamentos e serviços com as paragens dos TP.
<b>2. Transportes públicos</b>	<b>2.1 Sub-urbanos e Inter-urbanos</b>	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (sub-urbana). Ligação da cidade de Faro com Gambelas (Campus) e da cidade de Faro ao Areal Gordo. Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (inter-urbana). Ligação da cidade de Faro com os concelhos limítrofes. Novo terminal rodoviário na zona da Penha. Implementação de novos serviços em meio rural. Articulação com rede ferroviária.
	<b>2.2 Urbanos (Minibus)</b>	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP na cidade de Faro (urbana) e reforço da rede existente. Implementação das opções de reformulação da rede existente, visando reforçar as ligações de serviço ao Alto de Sto António-Piscina-Campus da Penha-Esc. Sec. Pinheiro Rosa, e Fórum Algarve. Articulação com rede ferroviária.
	<b>2.3 Gestão</b>	Sistema de tarifação integrado na rede urbana. Sistema de informação do serviço em tempo real .
	<b>2.4 Infraestruturas de transporte</b>	Ampliação da rede de abrigos nas paragens de autocarros, projectados segundo os princípios do Design Universal. Implementação plena de corredores bus preferenciais em determinados períodos do dia.
	<b>2.5 Novas tecnologias de transporte</b>	Adaptação plena dos meios de transporte público às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida. Aquisição plena de veículos de transporte público energeticamente mais eficientes e menos poluentes (eléctricos, gás natural, biodisel...). Aquisição de uma frota municipal de veículos energeticamente mais eficientes e menos poluentes (eléctricos, gás natural, biodisel...).

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

Quadro II- Acções do Cenário Pró-Activo (continuação)

	<b>2.5</b> Rede Ferroviária	Melhoria da qualidade do serviço ferroviário através do reforço da oferta inter-urbana e sub-urbana e criação de um novo traçado a Norte da cidade, de intervenções ao nível do material circulante e articulação com o transporte rodoviário. Implementação de um metro ligeiro de superfície c/ ligação aos principais pólos atractores do eixo Faro/Loulé/Olhão e Tavira, articulado com o transporte rodoviário, com as redes de vias cicláveis e percursos pedonais
	<b>2.6</b> Ligações fluviais	Melhoria substancial das condições de transporte e da cobertura temporal das linhas fluviais Faro – Ilhas Barreira
<b>3.</b> <b>Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções</b>	<b>3.1</b> Rede Viária	Hierarquização das ruas a partir da distribuição modal e do uso da rede viária. Acalmia de tráfego (Zona 50 km/h) nos eixos de maior sinistralidade com semaforização de controlo de velocidade: Av <sup>a</sup> Cidade de Hayward, Av <sup>a</sup> Calouste Gulbenkian, Rua do Alportel, Estrada da Penha e EN.125 (Freguesia de S <sup>o</sup> Pedro). Acalmia de tráfego (Zona 30 km/h) com sobre-elevação de passadeiras e/ou marcação horizontal em zonas específicas (convergência nos percursos escolares, centro de saúde, hospital).
	<b>3.2</b> Rede Pedonal	Aumentar a superfície e a qualidade da rede pedonal, assegurando um desenho urbano que permita a mobilidade para todos, na cidade de Faro, Montenegro e Gambelas. Com prioridade para as ruas que constituem eixos de transportes públicos (intermodalidade TP-peão). Nova distribuição do espaço correspondente a cada tipo de usuário / tipo de transporte. (40% das ruas existentes direccionadas para o peão e o ciclista). Aumentar n.º de ruas pedonais (ex: Rua Filipe Alistão, Rua José Afonso). Plano Municipal de Acessibilidade para Todos em toda a rede pedonal na cidade de Faro, Montenegro e Gambelas. Corredores pedonais acessíveis definidos pela ACAPO e APCC
	<b>3.3</b> Acessibilidades aos edifícios	Correcção das situações de incompatibilidade verificadas c/ vista ao cumprimento do DL 163/2006. Projecto na área comercial da Baixa de Faro, no âmbito da UAC de Faro.
<b>4.</b> <b>Estacionamento e condicionamento da circulação</b>	<b>4.1</b> Oferta de estacionamento	Construção do parque de estacionamento das Mouras Velhas. Construção de um parque de estacionamento periférico na entrada de Olhão, bem como de outro(s) em meio urbano. <b>Construção de parques de estacionamento periféricos articulados com os transportes públicos em todas as entradas da cidade de Faro, assegurando a intermodalidade .</b> <b>Criação de parques de estacionamento subterrâneos para residentes (Penha, Bom João, Igreja de S. Luís, Praceta Assis Esperança/Rua Professor Alberto Uva, Alto Rodes e Vale de Carneiros)</b>
	<b>4.2</b> Gestão	Ampliação das zonas tarifadas de estacionamento no centro da cidade e nas áreas até à 2ª circunvalação da cidade de Faro. Criação de lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis, e reservas para veículos de pessoas com deficiência.

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

Quadro II- Acções do Cenário Pró-Activo (continuação)

	4.3 Mercadorias	Criação de lugares de estacionamento para Cargas e Descargas. Criação de zonas de carga e descarga em ruas de comércio e indústrias com limitação de horários.
	4.4 Fiscalização	Reforço da implementação de medidas de fiscalização mais eficazes em Faro, Montenegro e Gambelas, nas principais vias de acesso a Faro e nas zonas de carga e descarga.
5. Redes Cicláveis	5.1 Ciclovias	Consolidação das redes urbanas e peri-urbanas de vias cicláveis : <b>Praia de Faro, Campus de Gambelas, centro da Freguesia de Montenegro, Campus da Penha, Biblioteca, IPJ, Escolas Secundárias, Piscinas Municipais, Mercado, Fórum, Estação de Caminho de Ferro, Doca, Correios...</b>
	5.2 Ecovia	Conclusão da Ecovia e articulação da mesma c/ a rede ciclável
	5.3 Planeamento e Gestão	Plano de Redes Cicláveis. <b>Frota de bicicletas na cidade de Faro acessíveis ao cidadão</b>
6. Comunicação e Inovação	6.1 Sensibilização para o uso de modos de transporte suaves	<b>Campanha educativa convergente para o uso de modos de transporte suaves</b>
	6.2 Segurança Rodoviária	Campanhas para fomentar os valores do civismo . Disciplina viária, através de medidas de fiscalização mais eficazes Melhoria da sinalização dos diferentes modos de transporte.
	6.3 Formação	Programas de formação aos profissionais das escolas de condução. Programas de formação aos profissionais das principais entidades empregadoras.
	6.4 Iniciativas inovadoras	Sistema de Informação de Congestionamento do trânsito. Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável pelas grandes instituições geradoras/atractoras de tráfego: Universidade do Algarve, Fórum Algarve, ANA, Aeroporto de Faro, Hospital de Faro, Segurança Social (inclui gestão de oferta de autocarros da empresa). <b>Promoção da viagem partilhada no mesmo automóvel (carpool). Partilha de um automóvel por múltiplos utilizadores (carsharing). Contribuição para uma progressiva eliminação de viagens, promovendo procedimentos para um acréscimo de serviços prestados através do tele-trabalho. Horários flexíveis ou contínuos.</b>

**4.3 CENÁRIO INTERMÉDIO**

No domínio do urbanismo aponta-se para um modelo urbano orientado ao transporte público, mais denso e que promove o uso misto urbano e favorece um urbanismo de proximidade. A articulação entre a localização dos principais serviços e equipamentos a construir e as

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

paragens dos transportes públicos será norma de conduta, todavia persistirá ainda alguma tolerância na autorização de pólos habitacionais que não acautelam respostas às necessidades de transporte dos residentes, com recurso a meios menos agressivos do ponto de vista ambiental. Os procedimentos a seguir para as urbanizações da freguesia do Montenegro serão idênticos, servindo os eixos de transporte colectivo de referência para a urbanização.

Na área do investimento os projectos de maior envergadura estão directamente relacionados com a execução das grandes infra-estruturas programadas: 2ª fase da Variante à EN 125; Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel) e conclusão da 3ª Circular urbana. Igualmente importantes, mas de menor impacte económico, são de considerar os investimentos na construção de parques de estacionamento, um na periferia e nas proximidades do principal eixo de entrada da cidade (Olhão), outro no centro da cidade (Mouras Velhas) e ainda um silo automóvel num espaço central nas proximidades dos terminais rodoviário e ferroviário. A semaforização em prol do peão, mas apenas nos eixos de transporte de 2ª importância e a eliminação parcial das barreiras urbanísticas constituem igualmente áreas de aplicação de investimento.

Em termos de motorização, a evolução do parque de veículos e em paralelo a taxa de motorização apresentarão tendência de crescimento, em sintonia com o observado nos anos mais recentes, ainda que a taxas mais baixas do que as actuais em face da conjectura económica menos expansiva na 1ª parte do período de vigência do Plano; perspectiva-se um ligeiro aumento do tráfego ou mesmo uma estabilização dos fluxos de veículos motorizados na cidade de Faro sobretudo por efeito da entrada em funcionamento da variante À EN125 bem como da conclusão da 3ª circular urbana.

#### Caracterização da Mobilidade

No decurso das considerações quanto às perspectivas traçadas para cada um dos domínios atrás identificados, a mobilidade quer na cidade quer no Montenegro tem tendência para uma alteração moderada dos padrões vigentes no passado recente, por força da modificação dos comportamentos e hábitos dos munícipes e outros utentes da cidade, em parte decorrentes de campanhas de sensibilização no domínio da sustentabilidade, reforçadas por campanhas de natureza semelhante mas de âmbito nacional e europeu.

No tocante ao urbanismo, foram alteradas algumas das regras que no passado recente conduziram à proliferação de loteamentos pelos espaços disponíveis, sem se cuidar

previamente de garantir as condições de mobilidade e de estacionamento local; neste sentido passaram a vigorar normas que incentivam à urbanização na periferia da cidade, que embora não a sujeitasse às proximidades dos principais eixos de transporte colectivos, ainda assim exigiam estudos de transporte para as áreas abrangidas.

Em termos de transporte público uma parte dos impedimentos que outrora inviabilizaram a intermodalidade, têm vindo a merecer atenção por parte dos operadores envolvidos com o patrocínio da autarquia, que têm conduzido a aproximações com efeitos positivos na articulação entre os diferentes serviços oferecidos. A articulação entre as redes de transporte urbano está parcialmente adequada às necessidades da procura, verificando-se que embora o serviço esteja globalmente planificado, com tarifários harmonizados e horários ajustados para o serviço no interior dos perímetros em estudo, persistem todavia insuficiências nas ligações com as zonas suburbanas limítrofes. Apesar da criação de um serviço *shuttle* de ligação entre o parque de estacionamento na entrada principal da cidade e os principais locais de atracção, tais como serviços públicos, hospital, escolas, universidade, observam-se ainda algumas insuficiências na oferta de novos percursos e horários que poderiam suscitar a captação de novas procuras, designadamente, habituais utilizadores do automóvel particular.

A frequência dos serviços oferecidos que não se confinam aos limites internos da cidade, bem como a respectiva qualidade, deverá manter níveis insuficientes face às necessidades da procura potencial. Apenas uma parte reduzida dos veículos que operam os diferentes serviços de transporte público estão equipados de modo a torná-los acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida, todavia não dispõem de zonas demarcadas para transporte de bicicletas.

Os espaços dedicados ao peão tenderão a crescer de forma moderada, perspectivando-se uma pequena expansão das áreas pedonais, o que irá contribuir para a criação de uma rede articulada, segura e com qualidade na área central da cidade. A melhoria dos espaços pedonais permitindo uma maior convivência dos munícipes e visitantes com as ruas e as praças centrais, tem igualmente implícita a promoção da Acessibilidade para Todos.

No domínio do estacionamento, prevê-se a construção e entrada em funcionamento de um parque grátis na principal entrada da cidade, verificando-se em simultâneo a abertura de outros parques taxados nas áreas mais centrais. O parque periférico está perfeitamente articulado com os principais locais de interesse da cidade através de um serviço transporte colectivo de ligação específico. O sistema de fiscalização terá uma actuação concertada,

exercendo a sua acção não apenas sobre os parques taxados mas também sobre o estacionamento abusivo fora dos parques. Todavia a área de intervenção da fiscalização no domínio do estacionamento passivo restringe-se às áreas adjacentes aos eixos estruturantes da cidade

A construção de ciclovias aponta para ligações de natureza concelhia, em muito influenciada pelo impacto que se espera que a Ecovia do Algarve venha a apresentar, embora a característica de lazer que lhe está associada assuma o papel principal, e com implicações muito ténues no âmbito das deslocações de natureza pendular. Uma via ciclável urbana ligando os principais locais de actividade da cidade tem previsão de entrada em funcionamento apenas no longo prazo. Embora se observe retoma do hábito de andar de bicicleta na cidade, a falta de ciclovias com maior raio de cobertura no interior da cidade, bem como a inexistência de serviços da autarquia que promovam a utilização gratuita de bicicletas, continuará a ditar limitações a uma maior recurso a este modo de transporte como forma de deslocação pendular.

Na área da comunicação e inovação e com vista à alteração de comportamentos do cidadão em geral, e das instituições com actividade no concelho, têm sido desenvolvidos acções de sensibilização para a mobilidade sustentável, e em particular nas escolas do ensino básico e secundário foram implementados planos de educação estimulando a prática de comportamentos amigos do ambiente no domínio da mobilidade. Algumas empresas de maior dimensão começaram a desenvolver estudos no sentido de poderem vir a elaborar os seus próprios planos de Mobilidade.

Em resumo, a vida nas áreas em estudo melhorou, observando-se uma maior ocupação dos parques e das ruas das suas zonas mais centrais por parte dos munícipes e visitantes. A distribuição modal alterou-se ligeiramente face ao que verificava no passado recente, com particular incidência no crescente uso dos espaços públicos da cidade pelos peões, os transportes públicos embora tenham melhorado o seu desempenho ainda não são eficientes, e ocorreu uma estabilização do transporte individual. Função desta alterações as emissões de CO<sub>2</sub> têm vindo a apresentar tendência para diminuir, bem como se tem registado redução do nível de ruído nas zonas próximas dos eixos estruturantes da cidade, o que tem contribuído para atrair as pessoas para uma crescente convivência social nos espaços públicos da cidade, facto facilitado pelas condições climáticas genericamente aprazíveis.

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

Quadro III. Acções do Cenário Intermédio

Área de intervenção	Sub-Área	Acções
<b>1. Urbanismo / Acessibilidades</b>	<b>1.1 Infra-estruturas</b>	Execução das grandes infra-estruturas programadas - 2ª fase da Variante à EN 125, Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel). <b>Conclusão da 3ª Circular urbana, e melhoramento da entrada poente de Faro</b>
	<b>1.2 Desenho Urbano</b>	Promover um desenho urbano nos novos desenvolvimentos que preveja a existência de percursos pedonais e cicláveis, que garanta um espaço público sustentável, e a acessibilidade para todos.
	<b>1.3 Uso do Solo</b>	Modelo urbano orientado ao transporte público, mais denso, que promova o uso misto urbano e que favoreça um urbanismo de proximidade. Articulação entre a localização dos principais equipamentos e serviços com as paragens dos TP. Passeio ribeirinho na cidade de Faro (Bom João - Doca - Teatro Municipal) que favoreça o peão e o ciclista.
<b>2. Transportes públicos</b>	<b>2.1 Sub-urbanos e Inter-urbanos</b>	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (sub-urbana). Ligação da cidade de Faro com Gambelas (Campus), com o Areal Gordo. <b>Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (inter-urbana): ligação da cidade de Faro com os núcleos urbanos sede das freguesias rurais (St.ª Bárbara de Nexe, Estoi e Conceição) e ligação da cidade de Faro com os concelhos limítrofes.</b>
	<b>2.2 Urbanos (Minibus)</b>	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP na cidade de Faro (urbana). <b>Avaliação das opções de reformulação da rede existente, visando criar um serviço de ligação entre o Alto de Sto António-Piscina-Campus da Penha-Esc. Sec. Pinheiro Rosa, e Fórum Algarve.</b>
	<b>2.3 Gestão</b>	<b>Sistema de tarifação integrado na rede urbana.</b>
	<b>2.4 Infraestruturas de transporte</b>	Ampliação da rede de abrigos nas paragens de autocarros com maior fluxo de utentes. <b>Gradual implementação de corredores bus preferenciais em determinados períodos do dia.</b> <b>Novo terminal rodoviário no limite do perímetro urbano (nascente ou norte).</b>
	<b>2.5 Novas tecnologias de transporte</b>	<b>Gradual adaptação dos meios de transporte público às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida.</b> <b>Gradual aquisição de veículos de transporte público energeticamente mais eficientes e menos poluentes (eléctricos, gás natural, biodiesel...).</b>
	<b>2.6 Rede Ferroviária</b>	<b>Melhoria da qualidade do serviço ferroviário através do reforço da oferta inter-urbana e sub-urbana, de intervenções ao nível do material circulante e articulação com o transporte rodoviário.</b>

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

Quadro III- **Ações do Cenário Intermédio** (continuação)

<b>3. Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções</b>	<b>3.1 Rede Viária</b>	<p>Hierarquização das ruas a partir da distribuição modal e do uso da rede viária.</p> <p>Acalmia de tráfego (Zona 50 km/h) nos eixos de maior sinistralidade com semaforização de controlo de velocidade: Av<sup>a</sup> Cidade de Hayward, Av<sup>a</sup> Calouste Gulbenkian, Rua do Alportel, Estrada da Penha e EN125 (Freguesia de S<sup>o</sup> Pedro).</p> <p>Acalmia de tráfego (Zona 30 km/h) com sobre-elevação de passadeiras e/ou marcação horizontal em zonas específicas.</p>
	<b>3.2 Rede Pedonal</b>	<p>Aumentar a superfície e a qualidade da rede pedonal, assegurando um desenho urbano que permita a mobilidade para todos, o ordenamento da circulação viária e do estacionamento.</p> <p>Aumentar n.º de artérias com condicionantes ao tráfego automóvel.</p> <p>Plano Municipal de Acessibilidade para Todos na rede pedonal estruturante.</p> <p>Corredores pedonais acessíveis definidos pela ACAPO e APCC.</p>
	<b>3.3 Acessibilidades aos edifícios</b>	<p>Levantamento das situações de incompatibilidade c/ vista ao cumprimento do DL 163/2006.</p> <p>Projecto na área comercial da Baixa de Faro, no âmbito da UAC de Faro (unidade de acompanhamento e coordenação do programa URBCOM).</p>
<b>4. Estacionamento e condicionamento da circulação</b>	<b>4.1 Oferta de estacionamento</b>	<p>Criação de novos lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis, e reservas para veículos de pessoas com deficiência.</p> <p>Construção do parque de estacionamento das Mouras Velhas.</p> <p>Construção de um parque de estacionamento periférico na entrada de Olhão, bem como de outro(s) em meio urbano.</p> <p>Construção do silo automóvel junto ao Hotel Eva.</p>
	<b>4.2 Gestão</b>	<p>Ampliação das zonas tarifadas de estacionamento no centro da cidade.</p>
	<b>4.3 Mercadorias</b>	<p><b>Criação de novos lugares de estacionamento para Cargas e Descargas.</b></p> <p><b>Criação de zonas de carga e descarga em ruas de comércio e indústrias com limitação de horários.</b></p>
	<b>4.4 Fiscalização</b>	<p><b>Reforço da implementação de medidas de fiscalização mais eficazes nos centros de Faro e Montenegro, nas vias estruturantes da cidade de Faro e Montenegro e nas zonas de carga e descarga.</b></p>
<b>5. Redes Cicláveis</b>	<b>5.1 Ciclovias</b>	<p><b>Implementação de percursos cicláveis na estrutura urbana consolidada e na ligação à Praia de Faro, articulados com a Ecovia.</b></p> <p><b>Criação de zonas e equipamentos preferenciais para o estacionamento de bicicletas.</b></p>
	<b>5.2 Ecovia</b>	<p><b>Conclusão da Ecovia, com ligação ao concelho de Olhão.</b></p>
	<b>5.3 Planeamento e Gestão</b>	<p><b>Plano de Redes Cicláveis.</b></p>

Quadro III- Acções do Cenário Intermédio (continuação)

<b>6. Comunicação e Inovação</b>	<b>6.1</b> Sensibilização para o uso de modos de transporte suaves	Campanha de informação e sensibilização, <b>através de projectos piloto de demonstração.</b>
	<b>6.2</b> Segurança Rodoviária	Campanhas para fomentar os valores do civismo.
	<b>6.3</b> Formação	<b>Programas de formação aos profissionais das escolas de condução.</b> <b>Programas de formação aos profissionais das principais entidades empregadoras.</b>
	<b>6.4</b> Iniciativas inovadoras	<b>Sistema de Informação de Congestionamento do trânsito.</b> <b>Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável pelas grandes instituições geradoras/atractoras de tráfego:</b> <b>Universidade do Algarve, Fórum Algarve, ANA, Aeroporto de Faro, Hospital de Faro, Segurança Social (inclui gestão de oferta de autocarros da empresa).</b>

#### 4.4 SELECÇÃO DO CENÁRIO

A decisão de escolha sobre o cenário que irá ser transformado em plano de acção concretizou-se tendo por referência, fundamentalmente, condicionalismos de natureza temporal e financeira.

Perante os cenários previamente elaborados e após diversas reuniões de trabalho quer entre as equipas que participam na elaboração do presente Plano, quer no interior da autarquia, a escolha recaiu sobre o cenário intermédio anteriormente apresentado. Foi assumido como o mais realista face ao conjunto de condicionamentos que envolvem a sua aplicação, e na essência corresponde a um avanço notório relativamente ao que se perspectivava vir a acontecer caso não estivesse em curso trabalho de reflexão tendente à elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável.

## **5. CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO E ACÇÕES DO CENÁRIO INTERMÉDIO**

### **5.1 URBANISMO E ACESSIBILIDADES**

#### **Infra-estruturas**

A necessidade de diversificar o sistema de transportes requer a existência de múltiplas escolhas modais para usufruto dos passageiros e para o transporte de bens, promover o transporte marítimo, ferroviário e fluvial (que são os mais respeitadores do ambiente), assim como aumentar o uso de meios não motorizados como a bicicleta e a marcha a pé.

Nos territórios já detentores de bons padrões de acessibilidade, é imprescindível travar a oferta de infra-estruturas rodoviárias, não subsidiando programas de construção de novas estradas e favorecendo investimentos nas infra-estruturas ferroviárias, fluviais, pistas de bicicleta e espaços para peões.

A necessidade de reequilibrar a repartição dos distintos modos de transporte somente será conseguida com medidas promotoras da intermodalidade, tanto para passageiros como para mercadorias.

Os diferentes modos de transportes deverão ser utilizados de uma forma integrada (ao menos dois modos de transporte diferentes) de maneira que se ofereçam serviços porta a porta que respondam às necessidades dos clientes, o que permite, mediante um planeamento global, uma utilização mais eficaz e rentável da capacidade de transporte disponível, favorecendo ao mesmo tempo a competitividade entre os operadores de transportes. Para tal deverá favorecer-se a criação de redes coerentes e de interconexões de infra-estruturas e de materiais de transporte.

A necessidade de desviar o tráfego motorizado de passagem na cidade de Faro para melhoria das suas condições ambientais e os níveis de congestionamento existentes na 3ª coroa urbana justificam a necessidade de se considerar as seguintes acções:

- **Execução das grandes infra-estruturas programadas - 2ª fase da Variante à EN 125, Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel).**
- **Conclusão da 3ª Circular urbana de Faro.**

Estas infra-estruturas já estavam programadas no Plano Director Municipal e foram consideradas essenciais pelos cidadãos e instituições que colaboraram no processo de participação pública que tem decorrido no âmbito do presente Plano de Mobilidade Sustentável de Faro.

### **Uso do solo: Planeamento Integrado de Usos do Solo e de Transportes**

Os actuais modelos territoriais são um legado de um período de combustível fóssil abundante, o que permitiu uma acentuada tendência para baixas densidades populacionais e uma maior separação física e desagregação das actividades levando a uma crescente mobilidade.

À semelhança do enfoque de tipo “predizer e prover” que se aplicou (e ainda se aplica) às infra-estruturas de transporte, também o planeamento de novos desenvolvimentos urbanos se tem baseado nesta abordagem (Banister e Stead, 2000) em que as tendências baseadas nas projecções são usadas para planear a procura futura, considerando que não existem limites ao crescimento e que a procura pode sempre ser encontrada. No entanto, vimos que associados a este enfoque estão presentes grandes problemas ambientais e sociais, pelo que se requer uma alteração no planeamento territorial rumo a um enfoque “predizer e prevenir”. É necessário coordenar os desenvolvimentos urbanos e a provisão de transportes através de uma gestão da procura (Owens e Cowell, 2002).

Consequentemente, torna-se importante proceder a uma reversão das tendências de urbanização do passado (desencadeadoras de hipermobilidade), procurando-se definir regionalmente assentamentos humanos sustentáveis estruturados de forma a que sejam facilmente acessíveis por transportes públicos, o que Calthorpe (1993) chamou de estrutura regional de desenvolvimentos urbanos de tráfico orientado (Figura III). Este autor definiu um “desenvolvimento urbano de tráfico orientado” como um centro (urbano ou rural) com uma mistura de alta densidade residencial, comércio, serviços, e espaços abertos, onde as lojas de comércio e os serviços estão num núcleo comercial próximo de casa, facilmente acessível com uma caminhada (600 metros, ou aproximadamente dez minutos de marcha a pé) e onde um terminal de transportes deverá estar no centro do núcleo.

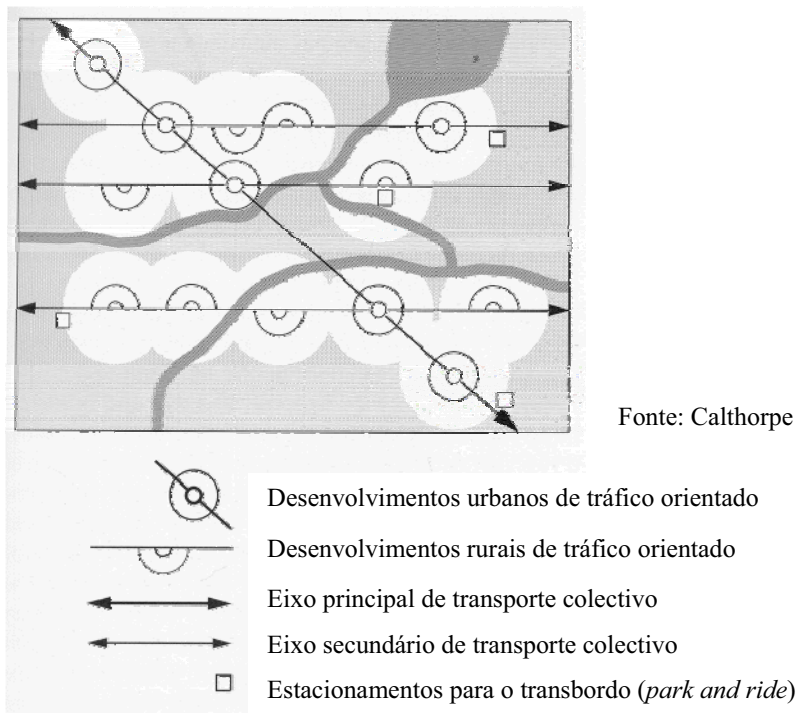
As áreas secundárias (para usos de menor intensidade) cercam o núcleo a uma distância aproximada de 1600 metros, sendo áreas ideais para localizações de vivendas unifamiliares (com diversificados tamanhos), de parques pequenos, escolas, e de indústria não poluidora.

À escala regional os centros urbanos estão ligados por uma rede de transportes principal (que poderá ser comboio, metro ligeiro, ou autocarro) e os centros rurais por uma rede de transportes secundária. Nalguns pontos destas redes deverão ser providenciados estacionamentos (park-and-ride) dissuasores da entrada dos automóveis nos assentamentos, que possibilitem o transbordo com outro modo de transporte.

Devem ser estabelecidos “limites ao crescimento urbano”, nas orlas das regiões metropolitanas para prover uma separação entre cidades e povoamentos. Estes novos desenvolvimentos urbanos devem ser acessíveis por transporte público, contíguos à urbanização existente e planificados para urbanização a longo prazo, o seu objectivo é deter a expansão urbana e fomentar o desenvolvimento interno às cidades, permitindo que a área “exterior” se mantenha rural.

Trata-se de uma versão moderna da cidade tradicional, mas considerando um tamanho mais limitado e uma menor população. Este modelo corresponde à cidade mediterrânea compacta e densa com continuidade formal, multifuncional, heterogénea e diversa em toda a sua extensão. Considerando este modelo territorial, a “cidade compacta” tem recebido crescente atenção por parte dos cientistas e instituições. Está associada a maiores densidades de edificações, intensificação e integração dos usos do solo e actividades centralizadas (Breheny e Rockwood, 1993). Argumenta-se que a cidade densa, de uso misto, tem uma menor ocupação de solo e provavelmente é mais eficiente no uso de energia porque reduz as distâncias de viagem e aumenta a possibilidade de provisão de transporte público, medidas que no seu conjunto oferecem aos residentes uma melhor qualidade de vida.

**Fig III. Estrutura regional urbana de tráfego orientado**



Fonte: Calthorpe (1993)

Efectivamente, alguns estudos demonstram que a urbanização de alta densidade está associada a um menor número de deslocações (Ecotec, 1993) pelo que as cidades compactas surgem associadas aos objectivos desejáveis da mobilidade sustentável. No entanto, não há consenso em relação às densidades ideais para a minimizar as deslocações; é sobretudo necessário que a densidade residencial não se torne demasiado sobrecarregada pois tal situação leva a uma perda de qualidade de vida urbana, devido ao menor número de espaços abertos, mais congestionamento e poluição (Breheny, 1992).

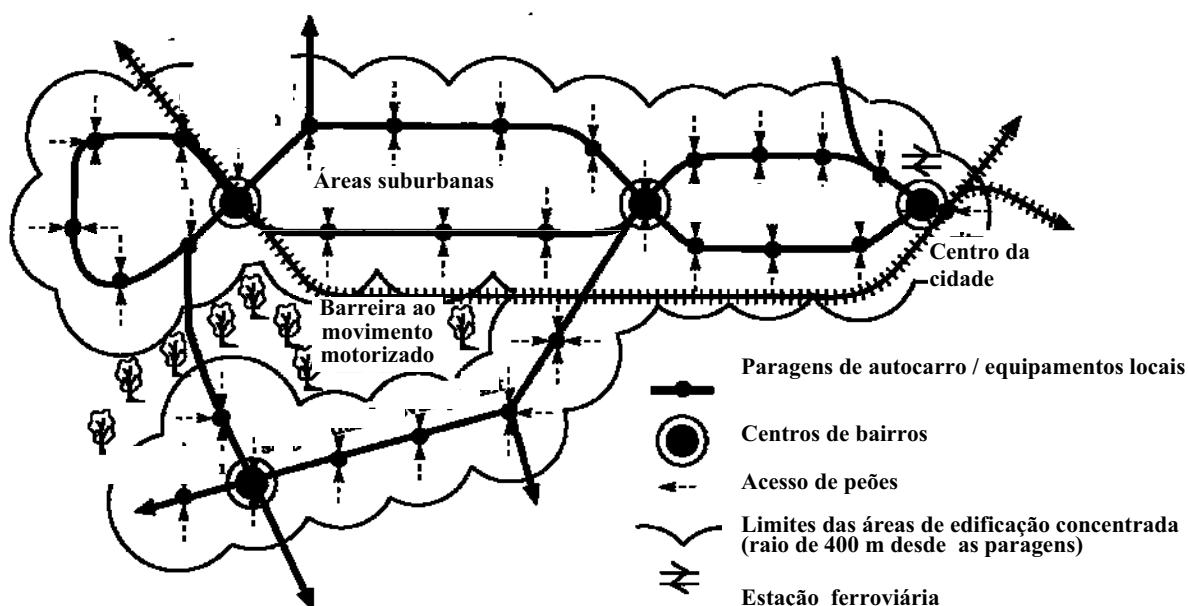
Considerando a escala local, Barton *et al.* (1995) propõem mudanças nos padrões de desenvolvimento urbano que travam a expansão urbana e apostam na competitividade e atracção dos centros urbanos contra o desenvolvimento da periferia, revigorando as comunidades e tornando-as mais auto-suficientes. Consideram que se deve estruturar a urbanização em torno de redes lineares de movimento eficientes do ponto de vista energético (Figura IV).

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção

Uma estrutura viária adequada permitirá a um maior número de pessoas uma boa acessibilidade aos transportes públicos, com um número mínimo de linhas de distribuição e preferencialmente lineares. Esta configuração da rede de transporte público providencia, assim, uma boa qualidade de serviço de uma forma mais económica. As actividades geradoras de maior tráfego deverão localizar-se preferencialmente ao longo destes eixos e nos pontos de intersecção com vias transversais e serão servidas directamente por paragens.

Fig IV. Concentração urbana no entorno das redes de movimento



Fonte: Barton *et al.* (1995, 124)

Nota: No caso específico de Faro será mais adequado um raio de 250 m por se tratar de uma cidade de pequena dimensão.

Consequentemente, o urbanista pode influir na viabilidade do transporte público com uma disposição de vias adequadas e usos do solo. A configuração ideal de uma rede de transportes públicos deve realizar-se o mais cedo possível dentro do processo de planeamento, já que os diferentes usos do solo dependem dela. Esta rede é um ponto de partida e não um procedimento posterior ao desenho urbanístico (Barton, 1998).

O movimento transversal às vias estruturantes deverá ser mais limitado e dar prioridade ao autocarro e ao eléctrico para não convidar o cidadão a usar o automóvel.

Deverão fomentar-se as unidades integradas de vizinhança que desenvolvem a autonomia funcional dos cidadãos que nela vivem e o seu acesso a uma diversidade de edifícios (casas, oficinas, comércio, ou serviços públicos como escola, igreja, biblioteca, centro de saúde) e de zonas verdes (parque infantil, bancos, passeios). Estas unidades integradas de vizinhança, ao estimular os encontros entre as pessoas, desencadeiam fluxos de informação que favorecem o diálogo, a participação e o exercício de cidadania.

Este contexto teórico leva à necessidade de se considerar no presente PMS as seguintes acções:

- **Modelo urbano orientado ao transporte público, mais denso, que promova o uso misto urbano e que favoreça um urbanismo de proximidade.**
- **Articulação entre a localização dos principais equipamentos e serviços com as paragens dos TP.**

Por outro lado, a inserção da cidade de Faro e Montenegro na Ria Formosa constitui uma potencialidade que está a ser reforçada e devidamente enquadrada no **Plano Estratégico de Requalificação e Valorização da Ria Formosa**, pelo que no âmbito deste PMS propõe-se a seguinte acção:

- **Passeio ribeirinho na cidade de Faro (Bom João - Doca - Teatro Municipal) que favoreça o peão e o ciclista.**

### **Desenho Urbano**

Há consenso em considerar como princípios básicos de desenvolvimento urbano a complexidade funcional, a mistura de usos e actividades, a concentração e a continuidade espacial dos tecidos urbanos que contribuem no seu conjunto a reduzir a necessidade de deslocação com os consequentes benefícios económicos, sociais e ambientais.

Nos novos desenvolvimentos urbanos deverá dar-se cada vez mais importância ao desenho urbano e ao peão, para que as comunidades sejam lugares mais humanos. Basicamente pretende-se um grande nível de autonomia local, ou seja, de auto-suficiência para as comunidades (Breheny e Rockwood, 1993; Barton *et al.*, 1995).

A medida fundamental da cidade sustentável é “a distância pedonal”, unidade-padrão correspondente a um percurso a pé de dez minutos equivalente a 400 metros de distância. A

sua consideração é essencial nos povoamentos urbanos de média a grande dimensão, não podendo ser negociável (Barton, 1998).

Torna-se também necessário que os acessos entre as zonas residenciais e as paragens dos transportes públicos ou os equipamentos locais sejam atraentes para o peão, quer em termos estéticos e de comodidade como de segurança. Actualmente, em muitas áreas urbanas o ambiente para o peão é extremamente hostil devido ao próprio desenho urbano orientado para o tráfego automóvel. Em termos de conforto o ideal seria a criação de uma rede de caminhos para peões e para ciclistas associada a uma estrutura verde urbana convidando o cidadão à deslocação nestes modos suaves.

Barton *et al.* (1995) identificaram sete princípios claros para a criação de um design urbano sustentável:

- Aumentar a auto-suficiência local – cada urbanização é entendida como um organismo ou um mini - ecossistema;
- Atender às necessidades humanas – atender à satisfação das necessidades humanas básicas;
- Estruturar urbanização em torno de redes de movimento eficientes energeticamente;
- Implementar uma rede de espaços abertos – aumentar a provisão local de espaços verdes para diminuir a poluição, aumentar a diversidade de flora e fauna, gerir a energia, a água e os esgotos;
- Desenvolver uma concentração linear em torno das redes de movimento embora evitando a sobrecarga de densidades na cidade;
- Uma estratégia energética – para todas as novas urbanizações para poupar dinheiro; reduzir o problema da escassez de combustível e reduzir a exploração de recursos e a emissão de contaminantes;
- Uma estratégia para a água – para diminuir o escoamento da água e aumentar a infiltração no solo.

Em face deste contexto teórico, no âmbito do presente PMS considera-se essencial a seguinte acção:

- **Promover um desenho urbano nos novos desenvolvimentos que preveja a existência de percursos pedonais e cicláveis, que garanta um espaço público sustentável, e a acessibilidade para todos.**

## **5.2 TRANSPORTES PÚBLICOS**

### **Transportes Interurbanos, Suburbanos e Urbanos**

Os transportes públicos desempenham um papel decisivo, porque na essência eles são o garante da acessibilidade para a generalidade dos que necessitam de se deslocar de modo motorizado para aceder aos bens e serviços que desejam. O crescimento económico, a expansão das áreas urbanas e factores sociais relacionados com a alteração da estrutura familiar são as principais razões do crescimento da procura que se tem vindo a observar, em particular, nos últimos anos. Este aumento da procura traduzido não apenas no número de viagens realizado, mas também na extensão percorrida tem sido acompanhado por uma aumento da taxa de motorização e uma estagnação generalizada, se não mesmo uma redução, do número de passageiros usando o transporte público (TP).

São conhecidos os efeitos do uso crescente do automóvel particular no que diz respeito ao aumento do congestionamento, da sinistralidade rodoviária, da poluição gasosa e sonora e do consumo de combustível, reflectindo-se na diminuição da qualidade de vida das pessoas e na perda de competitividade económica de certas zonas onde estes problemas atingem uma maior dimensão.

A opção de tentar acompanhar o aumento da procura com um aumento da oferta em termos de construção de espaço viário tem sido abandonada não apenas pela mobilização de fortes investimentos que exige, mas também pelo impacte económico, social e ambiental que origina. É urgente tomar medidas que garantam a sustentabilidade do sistema de transportes, sendo que o TP tem um importante papel a desempenhar neste contexto.

É reconhecido que há vantagens do TP relativamente ao transporte Individual (TI), particularmente no que se refere à eficiência da ocupação do solo, onde se consegue transportar mais pessoas usando menos espaço, e, portanto, reduzindo os congestionamentos, mas também na área energética e ambiental. Na Figura V compara-se o espaço ocupado na deslocação de um mesmo número de pessoas usando TI ou TP.

Fig V. Comparação entre espaço ocupado por TI ou TP



Fonte: Institute of Highways and Transportation with the Department of Transport, 1987

A análise à cobertura temporal e espacial da rede de transportes públicos, mas também do material circulante usado, bem como dos sistemas de informação e tarifário praticado constituem elementos de caracterização fundamentais para tornar a oferta mais adaptada às necessidades da procura e assim poder contrariar o crescente uso do transporte individual.

O diagnóstico feito aos transportes públicos que servem a cidade de Faro e o Montenegro, denunciou a existência de carências a diversos níveis, nomeadamente em termos de cobertura espacial e cobertura temporal. Para a detecção destas insuficiências espaciais, em particular no que se refere aos transportes que circulam no interior da cidade, considerou-se que a atracção de uma carreira é definida por círculos centrados nas paragens com raio de 500 metros equivalente a percursos pedonais máximos de cerca de 5 minutos. Para a cobertura temporal, considerou-se sobretudo a amplitude do período de funcionamento como o indicador privilegiado de análise. Com o desenvolvimento da cidade, e a existência de funções comerciais com períodos de abertura ao público que se estendem muito para além do que era a prática em anos não muito distantes, obriga a repensar a oferta, de modo a evitar que a resposta às necessidades se centre no automóvel.

Fig VI. Área de influência das paragens do serviço Minibus



Fonte: Sara Madeira, EST-UALG (2008)

Fig VII. Área de influência das paragens dos transportes urbanos



Fonte: Sara Madeira, EST-UALG (2008)

Com enquadramento nas considerações teóricas feitas e no diagnóstico produzido, sentiu-se a necessidade de considerar no presente PMS as seguintes acções:

- **Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (sub-urbana). Ligação da cidade de Faro com Gambelas (Campus) e da cidade de Faro ao Areal Gordo.**
- **Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (inter-urbana): ligação da cidade de Faro com os núcleos urbanos sede das freguesias rurais (St.<sup>a</sup> Bárbara de Nexe, Estói e Conceição) e ligação da cidade de Faro com os concelhos limítrofes.**
- **Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP na cidade de Faro (urbana).**
- **Criação de um serviço de ligação entre o Alto de Sto António – Piscina -Campus da Penha -Escola Secundária Pinheiro Rosa, e Fórum Algarve.**

### **Gestão**

A mudança do uso de transporte individual para o colectivo depende de diversos factores, mas a sua concretização estará muito influenciada por uma política de tarifação nos transportes que internalize os custos externos gerados com a sua utilização, contribuindo para o desenvolvimento de um sistema de transportes sustentável. Os benefícios económicos daí resultantes poderão ser investidos em melhores sistemas de transporte colectivo e em sistemas de gestão do tráfego (controlo e regulação) que poderão otimizar o uso das infra-estruturas existentes, assegurando bons níveis de serviço.

Deverão atribuir-se preços mais justos e eficientes a todas as formas de transporte o que estimulará a escolha de um modo de transporte mais apropriado para cada deslocação, seguindo os princípios de poluidor - pagador e de utilizador - pagador.

Moor e Calamai (1996) especificam uma série de medidas económicas para a reforma do sector do transporte rodoviário:

- Os utilizadores das estradas têm de suportar os custos globais das infra-estruturas, do espaço que ocupam e dos serviços associados;
- Deverão eliminar-se os apoios estatais; os utilizadores do transporte de mercadorias e das vias urbanas deverão suportar mais os custos inerentes;

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

- Deverá cobrir-se, pelo menos, os custos directos; fazer os utilizadores rodoviários pagar as viagens que efectuam, para além de constituírem incentivos para um uso mais eficiente, permite que se gerem fundos para a manutenção e construção de estradas;
- Taxar os diferentes modos de transporte de acordo com os seus custos globais;
- Estipular critérios diferenciados para os problemas urbanos e rurais; as políticas urbanas deverão incidir na gestão, na mudança e redução do fluxo de tráfego, enquanto as políticas rurais deverão promover o desenvolvimento económico e de infra-estruturas;
- Atender directamente às necessidades das pessoas com menos recursos; em vez de fornecer apoio ao sector rodoviário, deverão prover-se rendimentos e acesso físico para estas pessoas, providenciar transporte para as zonas de emprego, eliminar a discriminação que existe contra as bicicletas e outros meios semelhantes que são mais económicos (e menos consumidores de recursos);
- Coordenar internacionalmente a reforma dos subsídios usuais que o sector rodoviário recebe.

Todavia, a implementação de todas estas recomendações parece problemática, já que são medidas politicamente inaceitáveis, pela reacção negativa que o cidadão tem às mesmas. Espera-se que com campanhas de sensibilização e, a médio prazo, perante os menores problemas de congestionamento, os utentes as aceitem.

A cidade de Faro possui duas tipologias de serviço identificadas como urbanos e que se complementam em termos de traçado: uma tem característica suburbana, porque servindo internamente a cidade igualmente serve a periferia da cidade, a outra percorre apenas o interior da cidade. O diagnóstico à situação da oferta destes serviços, no que em concreto se refere às tarifas identificou a inexistência de articulação, o que prejudica uma utilização mais eficiente do sistema de transportes públicos urbanos e não favorece a captação de novos públicos. Para ultrapassar esta limitação propõe-se a seguinte acção:

- **Sistema de tarifação integrado na rede urbana.**

### **Infra-estruturas de Transporte**

Na caracterização da oferta de uma rede de transportes assumem também uma função importante as paragens de autocarros pois é a partir delas que os utentes tem acesso ao sistema de transportes, e sendo elemento do espaço urbano a sua integração com este é também aspecto a ter em conta. O abrigo constitui um elemento importante que favorece a zona de espera nas paragens. Não sendo possível equipar todo o universo das paragens com abrigos, a sua instalação requer que sejam analisados diversos aspectos, como sejam exposição do local da paragem à intempérie, tempo de espera pelo autocarro, obstrução da visibilidade na circulação, e não menos importante, o efeito estético.

Embora a sua função principal seja a de protecção dos passageiros, os abrigos têm um carácter multifuncional em que se destaca o papel que podem desempenhar na informação ao utente e pessoas em geral, sendo um local privilegiado para o fazer. Complementarmente podem disponibilizar outros serviços de interesse para a população (máquinas de aquisição de títulos de transporte, telefones, quiosques, máquinas de venda de bebidas e snacks, etc.).

A comodidade e a segurança são dois requisitos básicos que devem ser garantidos nos abrigos. Os passageiros devem sentir-se confortáveis enquanto esperam pelo autocarro, pelo que devem ser previstos lugares sentados apropriados e colocados de forma que os passageiros sentados possam ver sem dificuldade a aproximação dos autocarros.

No que respeita à segurança pessoal os abrigos devem ser localizados em espaços abertos e serem construídos com materiais transparentes que garantam uma boa visibilidade do interior para o exterior e vice-versa. Por outro lado de noite devem ser iluminados, tendo o cuidado que os cabos eléctricos estejam convenientemente isolados.

Analisada neste domínio a situação das áreas em estudo, observaram-se algumas carências, de entre elas, a própria carência de abrigos em paragens que acolhem um volume significativo de utentes. Para o efeito entendeu-se propor uma acção que mitigue as consequências de tais insuficiências:

- **Ampliação da rede de abrigos nas paragens de autocarros com maior fluxo de utentes.**

Outro elemento importante na caracterização de um sistema de transportes prende-se com os terminais rodoviários, sendo particularmente relevante a sua localização, para além do conjunto de serviços de apoio aos passageiros que neles se prestam.

Como infra-estrutura de apoio ao transporte, e decorrendo a sua justificação da necessidade de reunir num espaço próprio os transportes públicos rodoviários interurbanos que servem determinada área, a sua localização reveste-se de muito interesse porque a função de coordenação que lhe está associada, na relação entre os transportes colectivos (TC) rodoviários e os outros modos, deve ser assegurada. Assim a escolha da localização deve entrar em linha de conta com a função de distribuição de passageiros e a sua articulação com outras infra-estruturas de apoio ao transporte e equipamentos urbanos como escolas, serviços administrativos, com a estrutura viária do aglomerado urbano e a sua capacidade em comportar os fluxos que virão a ser gerados e ainda com a disponibilidade de área para ampliações futuras, sendo particularmente relevante as condições de acessibilidade que garante.

No contexto da cidade de Faro, o actual terminal rodoviário encontra-se situado em pleno centro da cidade em instalações precárias (piso térreo de unidade hoteleira), com condições de salubridade deficientes e insuficiência de espaço, nomeadamente para a globalidade das operações de embarque/desembarque que lhe estão atribuídas. Embora situado a cerca de 100 metros da estação ferroviária, a intermodalidade que esta proximidade poderia justificar não é observável. Por outro lado, a sua proximidade a muitos locais de trabalho situados no centro da cidade, de algum modo tem justificado a persistência da situação existente, todavia, o tráfego gerado nas suas áreas circundantes, em particular nas horas de ponta, impõe restrições de circulação. Face ao exposto, as melhorias a conseguir neste domínio justificam que se considere a seguinte acção no Plano de Mobilidade Sustentável para Faro:

- **Novo terminal rodoviário no limite do perímetro urbano (nascente ou norte).**

Para além do ordenamento do território que condiciona fortemente o padrão de viagens a realizar, tema já anteriormente desenvolvido, dois outros pilares sustentam um sistema de transportes: o apoio ao transporte colectivo e a restrição ao automóvel particular, que em conjunto tendem a promover que as viagens se efectuem de forma mais eficiente, mais segura e com menor impacte ambiental. Com o objectivo de tornar menos atractivos os modos

alternativos, em particular o TI, e, portanto, aumentar a atractividade relativa do TP recorre-se a medidas de apoio ao TP que visam aumentar a fiabilidade do sistema, reduzindo os atrasos sofridos pelas viaturas devido ao congestionamento do tráfego e, se possível, reduzir os custos de operação. Os inconvenientes para o TI traduzem-se por uma redução do espaço e/ou tempo de verde nos sinais luminosos disponível para poderem circular e no aumento do respectivo custo de operação.

A fiabilidade do serviço de TP depende das condições de escoamento do tráfego, sendo certo que não é possível garantir a pontualidade e/ou regularidade das viaturas quando estão sujeitas às demoras impostas pelos congestionamentos que têm crescido no espaço e no tempo, isto é, os congestionamentos duram cada vez mais tempo e estendem-se por uma área maior.

Para evitar o efeito do restante tráfego adoptam-se medidas de segregação do tráfego, afectando espaço viário para uso reservado a veículos de TP, permitindo que estes se possam deslocar sem congestionamento, ultrapassando os veículos que circulam no mesmo sentido ocupando as restantes vias.

As vias reservadas a veículos de transporte público – corredores “bus” - podem ser no mesmo sentido ou em sentido contrário ao da circulação em eixos de sentido único. Podem, ainda, em alguns países funcionar apenas durante certos períodos do dia, nomeadamente nos períodos de ponta, ou permanentemente durante o dia. Também em certos países é permitida a circulação para além dos veículos de transporte público, incluindo táxis, dos veículos de emergência e da polícia, a ciclistas e a veículos de mercadorias para efectuar cargas e descargas durante os períodos fora das pontas, sendo que a extensão de permissão de circulação a outros tipos de veículos só deve ser considerada no caso de tal não prejudicar a circulação dos autocarros e não comprometer as tarefas de fiscalização. No caso de serem autorizadas as cargas e descargas fora das horas de ponta, o que pode tornar-se contraproducente por vulgarizar uma excepção, deve ser acompanhada por sinalização específica. O funcionamento em boas condições deste tipo de vias requer normalmente uma apertada vigilância que imponha o cumprimento das normas estabelecidas.

Em princípio considera-se que uma via reservada é justificada quando o número de autocarros for superior a 50 por hora, podendo, no entanto, este valor ser consideravelmente reduzido se,

para além das razões operacionais, forem consideradas razões ligadas à prossecução de uma política sustentável de transportes.

Tendo presente este contexto teórico, e a observação da realidade da cidade de Faro quanto agravamento sistemático que se vem registando nas suas vias estruturantes no âmbito do presente Plano de Mobilidade considera-se essencial a seguinte acção:

- **Gradual implementação de corredores bus preferenciais em determinados períodos do dia.**

### **Novas Tecnologias de Transporte**

Considerando os veículos motorizados (individuais e colectivos) há que incentivar o uso de energias alternativas aos combustíveis fósseis (ex. veículos eléctricos e de hidrogénio), torná-los mais eficientes do ponto de vista energético, da contaminação e da geração de resíduos, pelo que se valoriza a investigação e o desenvolvimento tecnológico.

Deverão considerar-se prioritários os meios de transporte público, que são os melhores aliados para uma mobilidade sustentável. Para além das questões de poupança energética e de menor contaminação atmosférica, a utilização do transporte público no meio urbano permite um maior fluxo de pessoas a circular pela cidade num tempo menor, favorece a vida quotidiana nos espaços públicos (antes dominados pelo automóvel) recuperando a cidade a sua imagem histórica de intercâmbios sociais.

A investigação tecnológica tem surgido aportando inovações ao material circulante, tornando-o mais cómodo, e adaptando-o às pessoas com mobilidade reduzida, e as novas tecnologias têm transformado o sistema da bilhética permitindo o uso do mesmo cartão em vários modos de transporte, favorecendo assim a intermodalidade.

Sobretudo nas cidades, a bicicleta é considerada uma legítima alternativa ao automóvel, tendo as vantagens de contribuir para a diminuição do ruído e da poluição atmosférica, para a poupança de energia (se for usada de uma forma intensa) e de promover a boa forma física dos que a usam, contribuindo para a saúde pública.

A promoção do uso da bicicleta está dependente de factores que o favoreçam como a topografia, o clima, a cultura e as distâncias a percorrer, não sendo ideal para todos os utilizadores. Nos transportes públicos deverão criar-se condições para o transporte de bicicleta

para que possa constituir-se como uma bagagem de acompanhamento. Também poderão criar-se parques de estacionamento para bicicletas anexos aos nós de transportes públicos de forma a estimular-se a utilização da bicicleta num esquema complementar. O uso de bicicleta traduz qualidade de vida, uma preocupação na utilização racional de energia, propicia saúde e é considerado um símbolo de potencial sociocultural.

Por outro lado, a actual cultura do uso do automóvel, sobretudo no meio urbano, leva a que o cidadão realize pequenas distâncias com este meio de transporte, quando andar a pé resulta uma actividade sã e inclusivamente de ócio. A ideia tradicional de que andar a pé não constitui um meio de transporte, associando este ao motorizado, deixou de ter significado neste novo contexto de mobilidade sustentável, pelo que deveria favorecer-se a peatonização.

A necessidade de tornar os modos suaves mais efectivos nas decisões de deslocação que diariamente são tomadas justifica que sejam tomadas medidas que favoreçam a intermodalidade, nomeadamente a criação de espaços nos TP para transporte de bicicletas e de paragens que respeitem não só uma adequada integração no espaço urbano como incluam condições de espera confortáveis e em segurança e tenham fácil acesso.

Face a este contexto teórico, e verificado que estes aspectos não têm sido considerados nos veículos de transporte público que actuam nas áreas em estudo, justifica-se a inclusão no PMS de Faro das seguintes acções:

- **Gradual adaptação dos meios de transporte público às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida.**
- **Gradual aquisição de veículos de transporte público energeticamente mais eficientes e menos poluentes (eléctricos, gás natural, biodiesel...).**

### **Rede Ferroviária**

O transporte ferroviário para além de ser o modo que apresenta maior capacidade de transporte, manifesta igualmente vantagens que se expressam em diferentes domínios, designadamente porque tem consumos energéticos mais reduzidos, apresenta uma menor intensidade de impactes ambientais, e comparativamente com o modo rodoviário, o nível de sinistralidade é notoriamente mais baixo. Todavia a sua menor flexibilidade, implicando a necessidade de transbordo para garantir ligações completas entre início e destino final, com

consequências negativas na procura pelo efeito penalizador que lhe está associado, em tempo e custo de viagem.

Conforme observado no diagnóstico elaborado, as insuficiências do transporte ferroviário colocam-se sobretudo nos níveis de oferta inter-urbana e sub-urbana e nas condições em que a mesma se processa, nomeadamente no que se relaciona com a articulação com o modo rodoviário. O resultado é a fraca expressão que o modo ferroviário apresenta no contexto das deslocamentos que servem a cidade. Para contrariar esta situação e tendo como suporte o “Estudo de viabilidade do sistema ferroviário do Algarve”, mandado realizar pela CCDR, e assim se poder virtualizar as potencialidades do transporte ferroviário, e contribuir para uma mobilidade mais sustentável na cidade de Faro, propõe-se a seguinte acção:

- **Melhoria da qualidade do serviço ferroviário através do reforço da oferta inter-urbana e sub-urbana, de intervenções ao nível do material circulante e articulação com o transporte rodoviário.**

### **5.3 ESPAÇO PÚBLICO E A SUA AFECTAÇÃO AOS DIFERENTES MODOS E FUNÇÕES**

#### **Rede Viária**

A actual cultura do uso do automóvel, sobretudo no meio urbano, leva a que o cidadão realize pequenas distâncias com este meio de transporte, quando andar a pé resulta uma actividade saudável e inclusivamente de ócio.

À escala local, é necessário que se assegurem bons níveis de acessibilidade (no seu sentido topológico de proximidade) considerando no topo da hierarquia os grupos de pessoas que se deslocam a pé, em transporte público e em bicicleta (Figura 6). A rua deixa de ser dimensionada como uma artéria em movimento e passa a ser projectada como espaço publico utilizado para actividades múltiplas.

No projecto dos arruamentos, os fluxos de tráfego pedonal devem ser atendidos no dimensionamento da secção transversal dos passeios, de forma a facilitar a mobilidade e salvaguardar a segurança dos peões. Os passeios deverão ter pelo menos uma afectação de 40% do perfil transversal da rua<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Constituem excepções as ruas centenárias com dimensões próximas dos três metros, onde poderá assumir-se a dispensa de passeios.

**Fig VIII. Hierarquia no acesso à escala local**



Fonte: Nelson e Nygaard (2003)

Deverão garantir-se condições de articulação da rede pedonal com os restantes elementos físicos do sistema de transportes e garantir a continuidade de percursos.

O actual sistema viário da cidade de Faro detém uma hierarquia viária direccionada ao automóvel. Esta hierarquia produz impactes negativos no nível de serviço do modo pedonal pelo que deverá ser pontualmente revista em face do desenho urbano que se preconiza no presente PMS e do redimensionamento de espaços pedonais.

Verifica-se pontualmente um sobredimensionamento da área reservada aos veículos de transporte individual ao nível de largura de faixas de rodagem e de vias de circulação. No geral, poderá considerar-se que as vias deverão ter 3 metros ou 3,25 metros se coincidirem com eixos de transportes públicos. O espaço existente em excesso pode constituir uma oportunidade para criar espaços de lazer e circulação para todos os cidadãos.

Existindo uma hierarquia viária que proteja os peões e os velocípedes, melhora-se a qualidade de vida dos cidadãos. Assim, os modos não-motorizados também deverão ser condicionantes da estrutura viária urbana, pelo que considera-se necessária a seguinte acção:

- **Hierarquização das ruas a partir da distribuição modal e do uso da rede viária.**

A questão da segurança pedonal leva à necessidade de se reduzir a velocidade do tráfego motorizado (conforme se visualiza na Figura IX) nalguns eixos na cidade. Não obstante a necessidade de se garantir uma fluidez adequada do tráfego motorizado nas vias estruturantes,

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

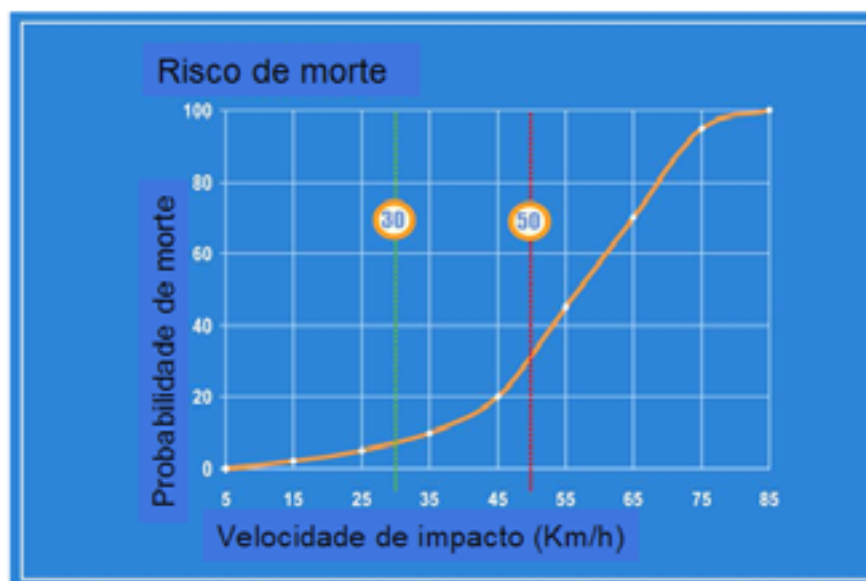
### Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção

---

em face da problemática da sinistralidade, é necessário recorrer a algumas medidas de acalmia de tráfego para assegurar que não se excedam os 50 km/h.

Também os arruamentos convergentes para escolas deverão ser alvo de medidas de acalmia de tráfego para assegurar que não se excedam os 30 km/h.

Fig IX. Vitimas mortais segundo a velocidade de impacto do veículo motorizado



Fonte: Office of the Styrian Government

Propõem-se as seguintes acções:

- **Acalmia de tráfego (Zona 50 km/h) nos eixos de maior sinistralidade com semaforização de controlo de velocidade: Av. Cidade de Hayward, Av. Calouste Gulbenkian, Rua do Alportel, Estrada da Penha e EN.125 (Freguesia de S<sup>o</sup> Pedro).**
- **Acalmia de tráfego (Zona 30 km/h) com sobre-elevação de passadeiras e/ou marcação horizontal em zonas específicas.**

### Rede Pedonal

A rede pedonal deve ter um conjunto de características (McLaughlin, 1996) que potenciem a conectividade, o conforto e a segurança:

- cada trajectória serve um destino desejável ou útil;
- os destinos mais frequentes entrecruzam-se em sucessões de passeios percorridos em 5 minutos;
- a rede pedonal oferece escolhas de rota, devendo ser lógica, sem interrupções, e incluir atalhos sempre que possível;
- os percursos são integrados em espaços com valor paisagístico e com edifícios arquitectónicos interessantes, têm em consideração o clima local, oferecendo sombra quando o ambiente é quente e sol quando o ambiente é fresco;
- os percursos são protegidos do tráfego automóvel, sempre que possível;
- os percursos são visualizados pelas pessoas que vivem nos prédios envolventes, por forma a criar uma sensação de vizinhança protectora e consequentemente potenciar a segurança pedonal.

A situação ideal é a de que os percursos a pé sejam projectados de forma a serem incluídos umas vezes em ruas de tráfego rodoviário e outras em espaços independentes para facilitar um acesso mais directo ao lugar de atracção, mas estruturados na sua globalidade de uma forma contínua. Ao pé deve-se facilitar a possibilidade de uma escolha de caminhos.

Considera-se que a permeabilidade constitui um dos princípios de um desenho urbano sustentável.

A “acessibilidade para todos” está a surgir como um atributo essencial da sustentabilidade social no ambiente construído que promove a equidade na utilização do meio urbano. Assim, a concepção dos passeios deverá seguir o princípio do uso equitativo do desenho universal de forma a poderem ser utilizados por pessoas com diversas aptidões, ou seja, pela maior diversidade de pessoas, incluindo as com deficiência.

Uma rede pedonal adequada permitirá ao maior número de pessoas uma boa acessibilidade aos transportes públicos e aos centros geradores e atractores de tráfego.

Em face do exposto deverão considerar-se as seguintes acções:

- **Aumentar a superfície e a qualidade da rede pedonal, assegurando um desenho urbano que permita a mobilidade para todos, o ordenamento da circulação viária e do estacionamento**
- **Aumentar n.º de artérias com condicionantes ao tráfego automóvel**
- **Plano Municipal de Acessibilidade para Todos na rede pedonal estruturante**

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção

---

- Corredor pedonal acessível para todos definido pela APCC
- Corredor pedonal acessível para todos definido pela ACAPO.

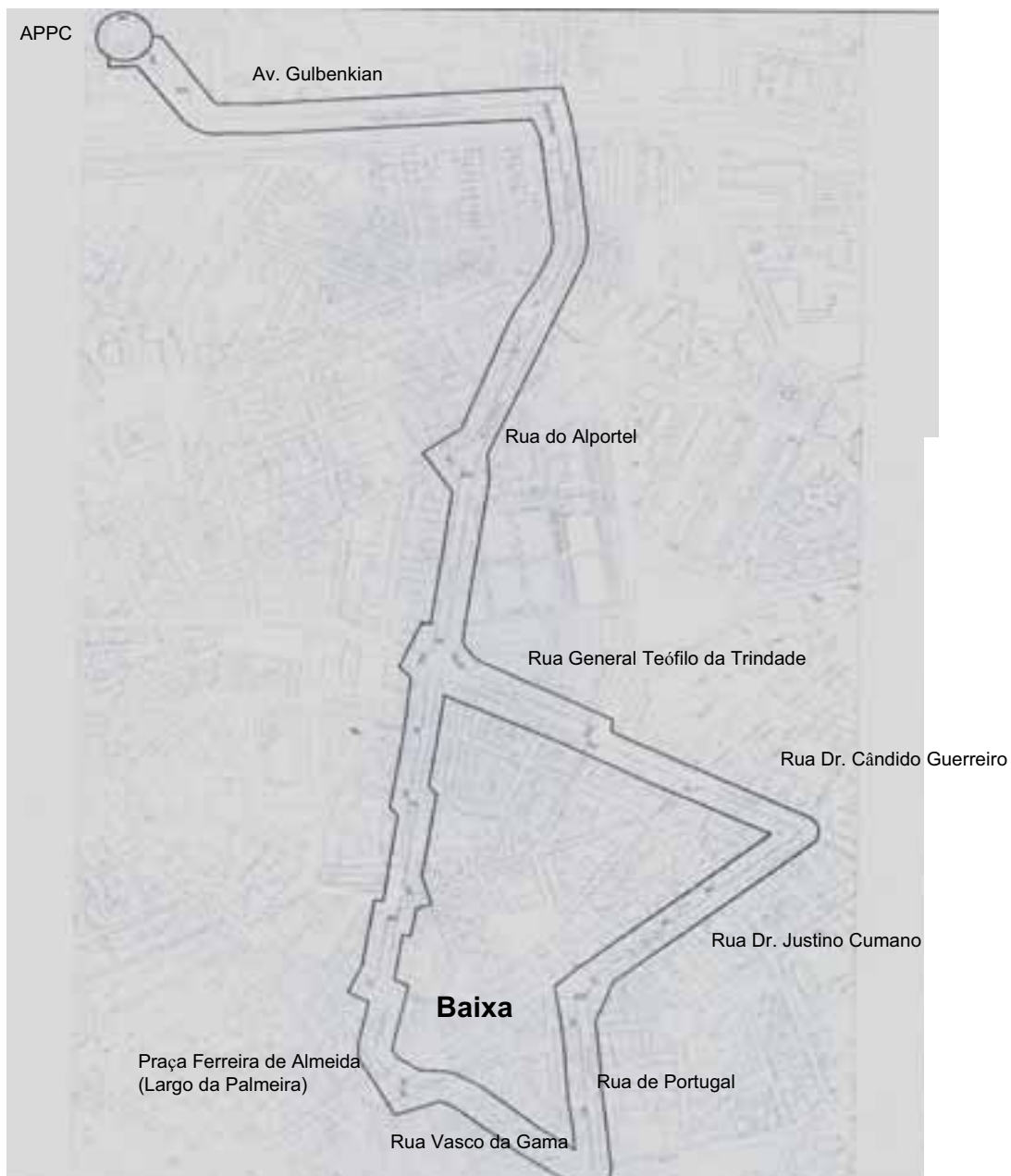
Fig X. Corredor Pedonal proposto pela ACAPO



Fonte: Planta cedida pela ACAPO

Base Cartográfica da RTA

**Fig XI. Corredor Pedonal proposto pela APPC**



Fonte: Planta cedida pela CMF

### **Acessibilidade aos edifícios**

Os princípios do Design Universal também devem incorporar-se na arquitectura dos edifícios visando a promoção da inclusão social e da qualidade de vida.

No âmbito da acessibilidade física deverão eliminar-se as barreiras físicas arquitectónicas e as urbanísticas. Neste domínio, há muito trabalho por realizar, quer por parte do Estado, autarquias (administração pública nacional, regional e local), as universidades, quer pelas entidades privadas e pelo próprio cidadão comum.

Neste âmbito, propõem-se as seguintes acções:

- **Levantamento da situações de incompatibilidade c/ vista ao cumprimento do DL 163/2006.**
- **Projecto na área comercial da Baixa de Faro, no âmbito da UAC de Faro (Unidade de Acompanhamento e Coordenação do Programa URBCOM).**

### **5.4 ESTACIONAMENTO E CONDICIONAMENTO DA CIRCULAÇÃO**

As funções circulação e estacionamento são complementares, e por vezes competitivos. São complementares porque qualquer viagem contém obrigatoriamente uma fase de movimento e uma fase de estacionamento. São competitivas porque sendo o espaço um bem escasso nos centros urbanos, para as funções circulação e estacionamento, o melhoramento de uma é por vezes feito à custa de prejuízo da outra.

O estacionamento é sem dúvida uma variável estratégica importante no caminho da sustentabilidade na medida em que pode condicionar, orientar ou desincentivar viagens através da sua localização (periféricos ou centrais, proximidade às paragens dos transportes públicos, qualidade de ligação à rede pedonal, etc...) limitação dos tempos de permanência através de estacionamento pago e privilegiar uns utentes em detrimento de outros através de lugares reservados.

### **Oferta de estacionamento**

A construção de parques de estacionamento centrais já programados pelo município nomeadamente o auto-silo junto ao Hotel Eva e o parque das Mouras Velhas, ambos pagos, visam permitir o acesso automóvel ao centro da cidade de Faro, para as permanências de curta duração. Desta forma pretende-se reduzir o estacionamento ilegal nas zonas centrais e ao mesmo tempo libertar espaço para os modos suaves.

No sentido de potenciar a transferência modal e tornar a cidade Faro e a freguesia de Montenegro mais acessíveis por outros modos de transporte há que criar lugares para o estacionamento das bicicletas, motos e táxis. Deve-se garantir, também, lugares reservados para veículos de pessoas com deficiência.

As acções são as seguintes:

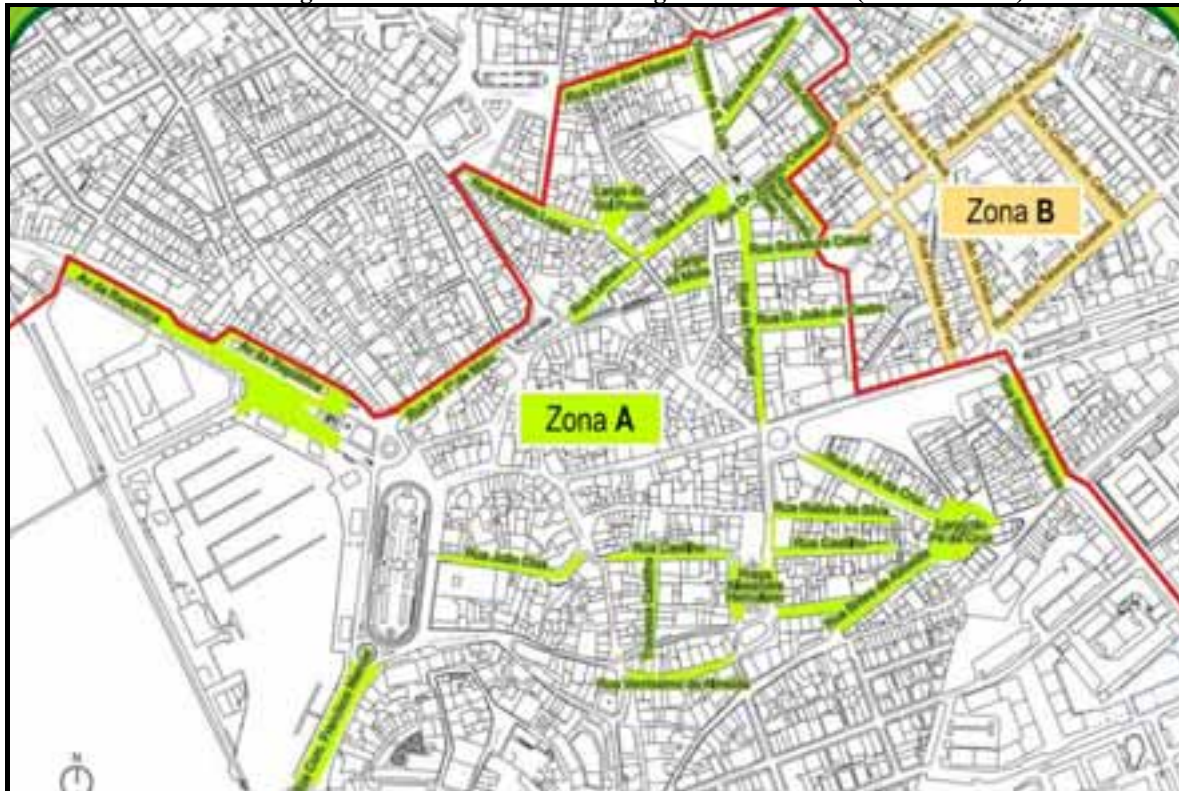
- **Construção do parque de estacionamento das Mouras Velhas. Construção de um parque de estacionamento periférico na entrada de Olhão.**
- **Construção do silo automóvel junto ao Hotel Eva.**
- **Criação de novos lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis, e reservas para veículos de pessoas com deficiência.**

### **Gestão**

Na baixa de Faro tem vindo a ser implementado o princípio do utilizador/pagador com bastante sucesso, esta nova política de estacionamento, entrou em funcionamento em Dezembro de 2006.

O estacionamento pago na via pública é constituída por duas Zonas denominadas de Zona A e Zona B e nestas zonas o estacionamento ilegal tem vindo a diminuir muito significativamente. Verificando-se outros benefícios como por exemplo menor número de veículos à procura de um lugar para estacionar, facilidade de se aceder a um lugar de estacionamento central por uma ou duas horas, incentivo ao acesso ao comércio local e menor poluição.

**Fig XII. Estacionamento Pago na Via Pública (baixa de Faro)**



Fonte: CMF

As duas Zonas são contíguas, ambas localizadas no Centro da Cidade de Faro. A zona A, de maior área, localiza-se na parte da cidade que tem as maiores densidades de Serviços e Comércio. A Zona A tem 553 lugares e a Zona B 187, tem-se portanto, no total de 740 lugares de estacionamento pagos na via pública da baixa de Faro.

Devido ao sucesso desta medida e porque em determinadas horas do dia, a taxa de ocupação é considerável defende-se a ampliação destas Zonas.

- **Ampliação das zonas tarifadas de estacionamento no centro da cidade**

### **Mercadorias**

As operações de carga e descarga nos vários centros funcionais das freguesias da área de estudo não se processam da melhor forma pois ainda existem muitas situações de

estacionamento em segunda fila ou em cima dos passeios. Os fornecedores têm tempos de permanência bastante curtos (normalmente entre 5 a 20 minutos) e verifica-se que a distribuição da mercadoria tem maior incidência no período matinal (6 às 13 horas). A exigência de proximidade ao cliente é elevada devido à carga associada a esta actividade. Para tal defende-se a ampliação do número de lugares afectos às cargas e descargas com limitação de horários.

- **Criação de novos lugares de estacionamento para Cargas e Descargas.**

### **Fiscalização**

O estacionamento ilegal é um problema que tem consequências ao nível da segurança, da qualidade de vida, da capacidade das vias e do bom funcionamento, em geral, da circulação.

A diminuição da ilegalidade passa necessariamente pela fiscalização e portanto pela conjugação de quatro factores e que são: a probabilidade de se detectar um veículo ilegal (intimamente relacionado com a actividade de fiscalização), a probabilidade desse veículo receber uma punição, o montante ou transtorno imputo e o tempo decorrido entre o delito e a punição. A conjugação daqueles quatro valores dá uma indicação do grau da eficácia da fiscalização de uma dada zona de estacionamento, ou melhor, a estimação destes parâmetros dá uma indicação das formas de reduzir o estacionamento ilegal.

É sabido que a maneira mais eficiente é o impedimento físico dos veículos de estacionar em determinados espaços através de pilares ou floreiras, o que nem sempre é possível, devido à falta de espaço ou desejável.

O aumento da fiscalização aliado a uma organização clara e flexível dos espaços deverá produzir efeitos positivos no combate à ilegalidade.

- **Reforço da implementação de medidas de fiscalização mais eficazes nos centros de Faro e Montenegro, nas vias estruturantes da cidade de Faro e Montenegro e nas zonas de carga e descarga.**

## **5.5 REDES CICLÁVEIS**

As elevadas taxas de motorização da região do Algarve e em particular do concelho de Faro leva-nos a equacionar a potencialidade e a adequação do uso de outros modos de transporte alternativos, em viagens de curta distância, nomeadamente a bicicleta e o pedonal. Não existindo ainda uma rede ciclável que possa servir de alternativa ao uso do automóvel nas viagens pendulares e perspectivando-se apenas a Ecovia Litoral do Algarve com função de lazer torna-se importante a construção de uma rede ciclável. A favor tem-se alguma tradição no uso da bicicleta o clima e o relevo.

### **Ecovia**

A Ecovia, no sentido poente Nascente, entra no Concelho de Faro pelo Ludo, atravessa Gambelas, passa perto da ponte de Marchil e segue um percurso quase paralelo à linha de Caminho de Ferro até ao concelho de Olhão. A ecovia não estando ligada a mais pontos de interesse da cidade Faro terá uma função essencialmente de lazer. Prevê-se a sua construção em duas fases a primeira o troço Loulé-Faro e a segunda Faro-Olhão. Numa primeira fase ir-se-á construir só o primeiro troço e mais tarde o resto da ligação ao concelho de Olhão. Considera-se essencial a construção o mais rápido possível para assim dar continuidade a esta via ciclável regional.

**Fig XIII. A Ecovia do Algarve – Concelho de Faro**



Fonte: Algarve Digital 2007

- **Conclusão da Ecovia, com ligação ao concelho de Olhão.**

### **Ciclovias**

O traçado de uma rede ciclável deve conter várias características que se consideram fundamentais: coerência, acessibilidade, conforto, segurança, atractividade e rapidez de ligação (Bastos e Silva, s/d). A rede ciclável deve:

- Ser contínua, portanto, sem interrupções e de fácil leitura por parte de utentes que a usam pela primeira vez. A coerência de uma rede também é conseguida à custa da informação (sinalética).
- Minimizar o risco de acidentes e a sensação de perigo, bem sinalizada;
- Atractiva para os ciclistas em termos paisagísticos, iluminação, segurança pessoal, poluição sonora, etc;
- Bem dimensionada tendo em conta as inclinações dos traneis, a largura da via, a sobrelargura e a sobrelevação e as características do pavimento;

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

- Ser protegida das condições climáticas extremas, com a existência de arvoredo e zonas de sombra;
- Encurtar distâncias, a minimização de distâncias entre o ponto de origem e o de destino é, para efeito de viagens pendulares, mais importante do que a adopção de uma via mais larga;
- Apresentar criatividade no traçado e adaptação ao ambiente onde se encere. A infraestrutura ciclável deve estar em harmonia com o mobiliário urbano, pavimento, com as vias pedonais e viárias, etc;
- Conter equipamento para estacionamento das bicicletas.

Na área de estudo destaca-se a necessidade de ligações a privilegiar através de uma rede ciclável e que são: a ligação da Cidade de Faro à praia de Faro, ao Montenegro e Gambelas. A proximidade destas localidades e o número elevado de viagens que hoje são feitas quase exclusivamente em automóvel particular, afiguram-se como sendo eixos alvo com a construção de ciclovias e que captará viagens não só com a função de lazer bem como pendulares. De realçar que nestas ligações, devido ao volume elevado de tráfego automóvel, as vias terão que ser segregadas do ambiente motorizado.

A captação de utentes desta nova rede será tanto maior quanto mais curto e seguro for o percurso a percorrer pelo ciclista, existe pois, um grande desafio no sentido de privilegiar este novo eixo sustentável de entrada na cidade de Faro.

Em geral “uma das principais razões que contribui para a não utilização da bicicleta resulta da sensação de insegurança oferecida pela infra-estrutura, nomeadamente no que concerne a ausência de uma infra-estrutura própria ou a falta da adopção de técnicas de acalmia de tráfego que promovam a compatibilização da utilização dos espaços urbanos pelos diferentes utilizadores. A elaboração de planos integrados de transporte que integre o desenvolvimento de uma rede destinada aos ciclistas revela-se assim essencial à promoção do uso deste modo de transporte.” (Ana Bastos)

Na rede ciclável urbana será fundamental a ligação dos seguintes pontos: escolas, bibliotecas, piscinas, IPJ, paragens dos autocarros, passeio ribeirinho, Fórum Algarve, mercado municipal, correios, Ecovia Litoral do Algarve, estação de caminho de ferro, zonas de lazer, possível ligação com freguesias vizinhas. Devido ao facto do espaço já estar consolidado dever-se-á ter

especial cuidado às questões de espaço, volumes de tráfego, declives e circulação dos outros modos de transporte.

- **Implementação de percursos cicláveis na estrutura urbana consolidada e na ligação à Praia de Faro, articulados com a Ecovia.**
- **Criação de zonas e equipamentos preferenciais para o estacionamento de bicicletas**

### **Planeamento e Gestão**

Contrariamente ao que tem vindo a ser feito, a massificação sistemática da oferta de infra-estruturas para o automóvel, urge neste novo paradigma, com novos desafios, contrariar essa tendência e de serem criadas soluções mais específicas e mais criativas para o favorecimento do ciclista, do peão e do utente do transporte público. Neste sentido e para que as novas vias cicláveis não surjam de forma não coordenada e sem respeitar as características apresentadas defende-se a criação de um Plano de Redes Cicláveis.

- **Plano de Redes Cicláveis.**

## **5.6 COMUNICAÇÃO E INOVAÇÃO**

### **Sensibilização para o uso de modos de transporte suaves**

O novo paradigma da mobilidade sustentável contempla um conjunto de diferentes áreas de intervenção, mas o papel dos municípios é central em todo o percurso em que ocorre a implementação das acções que consubstanciam o Plano de Mobilidade. Complementarmente ao processo de participação pública, é igualmente importante a disponibilização de informação variada sobre as acções a implementar bem como o seu alcance e os resultados esperados da sua aplicação. Neste âmbito a autarquia, como autoridade suprema da mobilidade, deve desempenhar uma função catalisadora em todo o processo de divulgação de forma a assegurar que todos os actores da mobilidade do município, em particular os municípios, dispõem de toda a informação que lhes permita entender a dimensão e o efeito das medidas a tomar. Em particular o incentivo aos modos suaves como alternativa aos modos motorizados deve merecer uma atenção particular, devendo assumir neste novo conceito de

mobilidade uma maior importância, realçando-se os benefícios associados ao seu uso, em diferentes domínios que vão do ambiental ao da saúde. O processo de dinamização social ligado com a implementação do Plano, tem provado em experiência realizadas noutros países<sup>2</sup>, ser benéfico. De facto, como seu resultado, tem-se verificado crescente aderência de utilizadores, acreditando-se que a envolvimento que de algum modo se consegue através da realização das campanhas de informação e sensibilização convenientemente preparadas, estimulem práticas de deslocação que melhorando o nível de utilização dos modos pedonal e ciclista, igualmente levam em linha de conta a interligação com os diferentes elementos da cadeia de transportes.

O lançamento de campanhas de sensibilização tais como o dia “Bike to work” levadas a cabo em alguns estados americanos têm-se revelado essenciais à sensibilização das populações para o uso da bicicleta.

De forma a facilitar a implementação do Plano de Mobilidade Sustentável nas áreas em estudo, propõe-se a seguinte acção:

- **Campanha de informação e sensibilização, através de projectos-piloto de demonstração.**

### **Segurança Rodoviária**

A educação rodoviária deverá ser entendida como uma vertente da formação do cidadão. Por essa razão, a escola, como espaço de acção educativa, deverá assumir um papel determinante junto da criança e do jovem, não só no tocante à sua formação, enquanto pessoa, mas também no desenvolvimento de atitudes e comportamentos adequados a uma segura inserção em ambiente rodoviário. No município de Faro já foram desenvolvidos intensas campanhas neste domínio através do Projecto Escola Segura, organizados pela Polícia de Segurança Pública e outras instituições.

Embora a escola apresente características que a definem como um dos cenários privilegiados para a formação das crianças e jovens na área da educação rodoviária, sendo o seu papel inquestionável, é necessário também envolver outros parceiros cujos conhecimentos, acção e experiência muito poderão contribuir para o desenvolvimento de aprendizagens significativas.

---

<sup>2</sup> <http://www.transportlearning.net>, acedido em 13/04/2008

Entre esses parceiros, merecem uma referência especial as Autarquias e as entidades de fiscalização, por algumas das acções que empreendem, nomeadamente ao nível das Escolas de Trânsito e do Programa Escola Segura.

A educação rodoviária pode considerar-se um processo de formação ao longo da vida do cidadão como passageiro, peão e condutor, que implica o desenvolvimento de competências que permitam viver em segurança no ambiente rodoviário, assim como o desenvolvimento de atitudes e valores como o respeito, a responsabilidade e a tolerância enquanto componentes essenciais da educação para a cidadania.

Na realidade é imprescindível uma contínua e vigilante actividade de prevenção, e uma persistente e rigorosa acção fiscalizadora. Todavia, não passam apenas por medidas desta natureza a melhoria da situação. Para a ultrapassar, é necessária uma resposta de promoção educativa que passe pela realização de acções de sensibilização/ formação do cidadão – utilizador da via pública, enquanto instrumento preventivo, actuando sobre o sujeito, inculcando-lhe o cumprimento de regras e deveres.

Com o objectivo de promover a melhoria da segurança rodoviária o Programa de acção europeu para a segurança rodoviária (2003-2010) prevê um conjunto de medidas como o reforço dos controlos rodoviários, o desenvolvimento de novas tecnologias de segurança rodoviária, a melhoria da infra-estrutura rodoviária e das acções destinadas a melhorar o comportamento dos utilizadores. De entre os principais domínios de acção releva-se o objectivo de incentivar os utilizadores para um melhor comportamento pelo respeito mais rigoroso da legislação em vigor, harmonizando as sanções a nível europeu, fazendo a formação contínua dos condutores particulares e profissionais, melhorando os controlos policiais e promovendo campanhas de educação e sensibilização dos utilizadores.

É neste sentido, que se enquadra a necessidade de melhorar na cidade de Faro e no Montenegro os níveis de segurança rodoviária de modo a contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária, pelo que se propõe incluir no PMS a seguinte acção:

- **Campanhas para fomentar os valores do civismo.**

## **Formação**

Tal como anteriormente referido, para concretizar mudanças comportamentais é necessário envolver parceiros cujos conhecimentos, acção e experiência junto dos utentes da rede viária, em muito poderão contribuir para o aperfeiçoamento de aprendizagens mais em sintonia com as maiores exigências da partilha de espaço entre automobilistas, ciclistas e peões. Pela sua proximidade aos futuros condutores cabe um papel de grande responsabilidade aos profissionais das escolas de condução. Para além dos ensinamentos técnicos há crescentemente também a necessidade de alertar para a educação cívica enquanto simples cidadãos e confrontá-los com o dever de manterem atitudes e comportamentos idênticos ainda que com diferentes posicionamentos na partilha da via. Neste âmbito, igualmente as empresas transportadoras devem dedicar atenção aos aspectos relacionados com a formação dos seus condutores, uma vez que sendo utilizadores diários da via pública, em muito podem contribuir para a melhoria do seu uso, se em termos técnicos, percepcionarem que diferentes estilos de condução implicam desempenhos distintos, nomeadamente no domínio ambiental.

Para além destas preocupações de formação mais direccionadas aos utentes dos transportes motorizados, existem ainda outros actores da mobilidade que devem ser considerados parte com acção determinante na mobilidade das cidades. São as entidades empregadoras, uma vez que parte significativa das deslocações que se geram nas cidades é justificada por razões de trabalho. Em particular as de maior dimensão, cabe-lhes enquanto organismos da sociedade, uma responsabilidade social de contribuírem para melhoria da qualidade de vida nas áreas onde actuam. Neste campo, o tipo de participação pode ser diversa, mas o maior contributo será o de fazer relevar perante toda a população trabalhadora a ideia de que a sustentabilidade é responsabilidade de todos, e que em termos de mobilidade, a mudança de comportamentos no recurso aos modos de transporte é fulcral para se atingirem melhores níveis de conforto e qualidade de vida.

Este conjunto de reflexões, quando referenciadas ao contexto da cidade de Faro, justifica que no Plano de Mobilidade Sustentável se integrem as seguintes acções:

- **Programas de formação aos profissionais das escolas de condução.**
- **Programas de formação aos profissionais das principais entidades empregadoras.**

### **Iniciativas inovadoras**

As condições em que a oferta de transportes é proporcionada aos utentes, em particular no que se refere à regularidade/pontualidade dos veículos frequentemente prejudicada pela presença do restante tráfego, constituem um outro aspecto muito importante a salientar no contexto da atractividade dos transportes públicos. A minimização do impacte negativo associado a este problema passa pelo seguimento permanente da frota que opera, hoje em dia possível dados os notáveis avanços verificados nos anos mais recentes no campo da informática e das telecomunicações. O facto de ser conhecido onde se encontra a viatura permitirá a partir do posto central de controlo efectuar uma gestão integrada em tempo real do sistema, supervisionando a progressão dos veículos ao longo do itinerário e, a partir daí, tomar as medidas necessárias em tempo oportuno, de forma a adequar a marcha às necessidades dos passageiros. A supervisão das viaturas também contribui de forma eficaz para a segurança do pessoal e dos passageiros.

Por outro lado a monitorização das viaturas permite enriquecer a informação ao utente não apenas em relação ao seu conteúdo, mas também em relação ao momento em que esta informação é disponibilizada.

Neste sentido e em confronto com a necessidade de melhorar a prestação dos TP na cidade de Faro, propõe-se para inclusão no PMS a seguinte acção:

- **Sistema de Informação de Congestionamento do trânsito.**

Os instrumentos de gestão da procura de transporte passam pelo envolvimento e participação de múltiplos actores necessitando-se de grande consciência cívica, da construção de consensos e das competências ou a participação das instituições locais. Fica então dependente de uma aprendizagem institucional, do empreendedorismo empresarial e de mudanças concretas do padrão de produção e consumo da sociedade, onde o cidadão comum tem um papel determinante.

A mobilidade sustentável procura uma responsabilidade partilhada e alterações profundas de comportamento individual, pelo que deve dar-se aos cidadãos a oportunidade de desenvolver

iniciativas particulares e de assumir as suas responsabilidades (Tjallingii, 1995). Partilhar o automóvel é um exemplo, sendo de referir o “*carpooling*” e o “*car-sharing*”

A partilha de carros ou “*carpooling*” processo ao qual se chama a partilha de um carro por duas ou mais pessoas nas suas deslocações diárias ou pontuais, nasceu na década de 70, nos Estados Unidos e no qual deve algum sucesso. Em Portugal ainda se encontra numa fase pioneira e eventualmente pode ser um contributo importante para a redução do número de viagens, embora esteja ameaçado pelo medo do desconhecido e pelo individualismo. Em Portugal, o que se tem feito, é através do uso da Internet, com um site próprio onde os condutores e passageiros anunciam a disponibilidade para dar ou ir de boleia para qualquer local e aguardam um contacto de possíveis interessados.

O “*car-sharing*” corresponde a um novo conceito de partilha de viaturas, já em uso nas grandes cidades europeias. Tem funcionado com uma organização tipo “gestão de condomínios” que gere um conjunto de viaturas, propriedade de um alargado número de proprietários (30 por cada viatura), estacionadas em ruas pré determinadas. Essas viaturas podem ser requisitadas a qualquer momento e no acto da requisição é indicada a hora de devolução no mesmo local. As vantagens deste sistema são essencialmente ambientais pela redução do número de viaturas nas cidades.

No processo de partilha de responsabilidades a participação pública deve ser vista como um meio que, para além de melhorar a qualidade e a eficiência da tomada de decisão, deve contribuir para mudanças comportamentais. Constata-se que a participação na tomada de decisões e na gestão permite influenciar os estilos de vida (Fudge *et al.*, 1996).

Com a participação pública pretende assegurar-se um processo de gestão inclusivo e democrático, estabelecer uma visão ampla da mobilidade sustentável e traduzi-la para a política e acções locais, assegurar objectivos em harmonia com aspectos económicos, ambientais e sociais, promover uma educação com uma base alargada e ideias/soluções integradas, encorajar o projecto de comunidades sustentáveis em oposição ao projecto focalizado no automóvel.

Todas estas medidas integradas e convergentes para a diminuição da mobilidade serão maximizadas se forem associadas a medidas de flexibilização do horário de trabalho. Nos Estados Unidos da América promove-se a flexibilização horária das entradas e saídas dos empregos (fora das horas de ponta) viabilizando a capacidade das infra-estruturas existentes e minimizando o problema do congestionamento (Victoria Evans, 1998).

Efectivamente, a actual mobilidade está plenamente inter-relacionada com a utilização do tempo. Bianchini e Greed (1999) consideram que está a surgir um outro tipo de planificação urbana, de âmbito social, que não atende somente ao uso do solo mas também à maneira como se organiza e divide o tempo nas diversificadas actividades que se desenvolvem nas cidades, tendência relacionada com questões culturais: trata-se da planificação temporal (*time planning*). É necessária uma organização temporal das actividades (acordada com as comunidades que são envolvidas no processo) que contribua para uma maior eficiência funcional das cidades, ao distribuir temporalmente o tráfego nas artérias viárias das cidades, potenciando consequentemente a capacidade das redes existentes e contribuindo para minimizar a intensidade dos fluxos de tráfego nas horas de ponta.

Uma outra área inovadora no domínio da mobilidade sustentável, bem presente nos Estados Unidos e em desenvolvimento na Europa prende-se com a temática dos Planos de Mobilidade das Empresas.

Perante o cenário actual, a necessidade de abordar o conceito de mobilidade numa nova perspectiva, surge como um dever que abrange diferentes actores. De facto, sendo a mobilidade urbana uma realidade complexa e diversificada, e o sector dos transportes o que se apresenta como o principal em índices de crescimento das emissões de dióxido de carbono e de consumo de combustíveis fósseis, as organizações assumem um papel particular, uma vez que uma boa parte das deslocações têm natureza regular e são determinadas por razões de trabalho. Neste domínio importa ter presente, que a mobilidade dos trabalhadores com vista ao acesso aos locais de trabalho, ao longo das últimas décadas tem sofrido profundas alterações, tendo a crescente deslocalização das empresas e mesmo de outras organizações sem carácter empresarial, vindo a acompanhar o movimento de afastamento dos centros urbanos o que tem implicado que se torne necessário o uso do transporte individual para lhes poder aceder. As implicações do incremento da mobilidade motorizada por razões de trabalho, fomentadas pela dispersão das actividades geradoras de trabalho e também da dispersão residencial dos trabalhadores, são de diferente natureza. Tal modelo de mobilidade, baseado em deslocações diárias em veículos privados, gera mais risco de acidentes, mais poluição, maiores exigências em infra-estruturas, mais consumo energético e maior ocupação do território.

As consequências são observáveis quer para os trabalhadores quer para as próprias organizações. Para os trabalhadores o tempo destinado ao transporte para os locais de trabalho

é retirado ao tempo disponível para outras actividades. Em caso de recurso ao automóvel próprio, durante esse tempo é maior o risco de acidente, e porque a concentração de solicitações da infra-estrutura viária gera congestionamento, observa-se impacto económico pelo acréscimo de custo de utilização do veículo próprio, e ocorrem implicações sobre a sua saúde, designadamente por via do maior cansaço e do stress. Em si mesmo, estes são factores promotores do absentismo, da falta de pontualidade e de sub-rendimento, que naturalmente concorrem para a diminuição da produtividade da organização. Para as organizações são igualmente apreciáveis resultados negativos do modelo actual de mobilidade. A congestão diminui a competitividade empresarial, a produção experimenta atrasos e os serviços tendem a desorganizar-se, e o conseqüente alargamento do tempo de viagem dos trabalhadores ocasiona perdas de tempo produtivo. Nalgumas situações, a necessidade de destinar solo urbano para estacionamento dos veículos dos trabalhadores faz supor um custo adicional, especialmente nos casos em que existe escassez de espaço útil ou onde este tem preço elevado.

Apesar das empresas/organizações na sua grande generalidade não parecerem estar conscientes de que também estão implicadas no processo de mobilidade urbana, a realidade dos factos obrigará a que este estado de alheamento se altere. O novo contexto global em que se movem as organizações, exige cada vez mais aos decisores competência para tratar com factores ambientais e sociais nos seus processos de decisão. A integração destes factores com o factor económico, explica o desenvolvimento sustentável como um desafio incontornável na gestão do futuro e fundamental na criação de oportunidades de particular importância no futuro.

Mais recentemente algumas alterações têm vindo a registar-se neste domínio, evidenciados por estudos recentes<sup>3</sup> realizados no âmbito do desenvolvimento sustentável nas empresas. Os gestores quando questionados sobre as razões porque investem na mobilidade da empresa, referem que procuram aumentar a sua produtividade (79%), aumentar e consolidar a rentabilidade da empresa (73%), garantir a segurança dos equipamentos móveis e wireless (49%), otimizar os custos em redes de comunicações (48%), flexibilizar a empresa tornando-a mais adaptável (46%) e reduzir os custos de operação (44%). Embora nestes números não transpareça a importância da responsabilidade social da organização, que envolve o seu desempenho ao nível ambiental e social, eles revelam o interesse dos gestores nas vantagens de uma mobilidade sustentável, aludindo à existência de benefícios directos para o mundo

---

<sup>3</sup> CIO Right Magazine, Top Trends 2005 Special Report , in BCSD.PORTUGAL. (2005):

empresarial, de uma gestão otimizada das suas necessidades de deslocação. Mas para além destes benefícios imediatos, desta nova abordagem da mobilidade resultam igualmente vantagens na competitividade das empresas, com naturais reflexos no crescimento económico e na equidade social do próprio país. A melhoria nos padrões de qualidade de vida das comunidades onde as organizações exercem as suas actividades revela-se também como uma consequência importante e decerto apreciável pela generalidade dos seus *stakeholders*.

As crescentes preocupações das empresas sobre os temas ambientais e sociais levam a que as organizações, independentemente da sua actividade, adoptem práticas com vista à promoção de um desempenho socialmente responsável. Neste sentido, a intervenção das organizações num processo de implementação de mobilidade sustentável pode assumir diferentes níveis, dependendo de factores, de entre os quais a dimensão, a localização e o tipo de funcionamento serão de particular importância. As formas de actuar sobre a mobilidade por razões de trabalho por parte das empresas poderão então traduzir-se através de recomendações de carácter geral e poderão chegar até à concretização de planos de mobilidade empresariais. Em qualquer das modalidades, e com o objectivo das organizações contribuírem para a melhoria da mobilidade para o trabalho, advoga-se a colaboração entre os actores implicados, o fomento de modos de transporte sustentáveis e seguros, promoção de medidas dissuasoras sobre o uso do transporte privado e a divulgação das normas existentes sobre os domínios com interferência na mobilidade.

As recomendações de carácter geral devem envolver os aspectos relacionados com o transporte casa/trabalho, os quais deveriam ser tidos em conta sempre que uma empresa se deslocaliza e igualmente nos sistemas de gestão ambiental. Neste âmbito justifica-se que nas negociações colectivas a nível de empresa se incluam critérios de sustentabilidade e segurança nas deslocações de trabalho, muito em particular nas situações de alteração de local de trabalho. A integração destas questões na gestão do quotidiano das organizações, deve ser valorada, e assim, as empresas e os organismos da administração pública que assumam os custos das deslocações sustentáveis dos seus trabalhadores que recorram ou a transportes públicos ou a não motorizados devem poder ser compensadas pela contribuição positiva para as mudanças a conseguir no domínio da mobilidade.

Para fomentar os modos de transporte sustentáveis e seguros é necessário actuar, em particular em dois domínios: por um lado garantir que o transporte público se adequa às necessidades dos

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

trabalhadores em termos de horários, percursos e tarifas, assim como em infra-estruturas adequadas; nas cidades é necessário que a oferta de serviços contemple a ligação entre os terminais e as empresas que geram maior volume de passageiros. Por outro lado potenciar as deslocações em bicicleta, criando-se para o efeito uma rede no interior da cidade, que tivesse continuidade para municípios próximos.

As políticas de transferência modal dos modos com maior impacto negativo em termos ambientais para os mais benignos, baseiam-se em estratégias que combinam restrições aos primeiros e apoios aos segundos. Dissuadir o uso do automóvel particular, passa por criar dificuldades à sua circulação, restringindo o acesso aos locais mais congestionados ou que ambientalmente necessitem de ser preservados, facultando aí todavia alternativas em modos suaves; do ponto de vista empresarial, uma das formas de concretizar restrição ao uso da viatura particular consiste em não permitir o estacionamento nas próprias instalações, mas salvaguardar que o acesso ao local de trabalho possa ser efectivado através de outros modos.

Na maioria dos países onde se têm desenvolvido planos de mobilidade em áreas de actividade económica, existem apoios institucionais que favorecem este tipo de iniciativas. No Reino Unido, as organizações têm a obrigação de elaborar um plano de mobilidade na fase prévia à instalação da actividade empresarial, programando para o futuro a aplicação de medidas de gestão da procura, que evitem o surgimento de problemas de mobilidade na zona. Na Itália, existe legislação que subsidia os utilizadores do *carpooling*. Na Holanda, a localização de estabelecimentos está determinada por uma política que a permite em função da existência de distintos modos de transporte e da distância a que se encontrem dos espaços de trabalho. Em Espanha, em particular na Catalunha, existe a Ley de Movilidad Catalana, de Junho de 2003, que inclui nos seus objectivos «Integrar as políticas de desenvolvimento urbano e económico e as políticas de mobilidade de modo que se minimizem as deslocações habituais e se garanta plenamente a acessibilidade aos centros de trabalho». Igualmente inclui «una consideração especial e específica dos instrumentos de planeamento que permitam a aproximação entre a residência e os locais de trabalho». Finalmente, a lei obriga a que «o Governo, em colaboração com as autarquias envolvidas, elabore um plano de mobilidade específico para as zonas industriais e as zonas de actividades económicas que cumpram as condições, sendo a área e o número de empresas e trabalhadores definidas por regulamento. Este plano deve criar a figura do gestor da mobilidade em cada uma de estas áreas e deve estabelecer o seu regime de

implantação e financiamento através das empresas que operam nessas áreas». Este conjunto de práticas em diversos países da União Europeia, constituem exemplos que devem servir, tanto para as empresas como para os seus trabalhadores, como modelo de exigência de novas regras a nível central, regional ou local, que permitam criar condições para o desenvolvimento de planos de mobilidade sustentável para as organizações.

O plano de mobilidade sustentável para as organizações deverá incluir o diagnóstico da situação concreta da organização a que se destina, e a partir da sua apreciação devem ser estabelecidos objectivos específicos com vista a programar-se a forma como a organização se envolve com a mobilidade da localidade onde se integra (Veja, 2005). Para atingir esses objectivos devem então especificar-se as medidas a tomar, que sujeitando-se às características próprias de cada organização, devem adaptar-se ao seu funcionamento, aos seus horários, ao número de trabalhadores e à sua dispersão residencial. Caso se trate de empresa integrada em zona industrial ou comercial, a articulação entre as diferentes unidades é fundamental. A adaptação das medidas à realidade e à problemática que se pretende solucionar revela-se como pedra de toque para o sucesso do plano, e obrigatoriamente deve dar satisfação a todos e a cada um dos trabalhadores. Entre os aspectos em que deverá centrar-se o plano de mobilidade sustentável, encontram-se as seguintes medidas: fomento do transporte público colectivo, adaptado às necessidades das pessoas que acedem ao centro de actividade; melhoria das infra-estruturas cicláveis ou destinadas aos peões; estímulo ao uso da bicicleta oferecendo serviços suplementares aos ciclistas; promoção do automóvel partilhado; redução da necessidade de deslocações casa-trabalho através de diversas fórmulas, como o teletrabalho; gestão das deslocações por razões de trabalho promovendo alternativas ao automóvel; gestão do espaço destinado ao estacionamento; utilização energeticamente racional do automóvel.

Uma vez elaborado o plano o mesmo deve ser submetido à opinião dos agentes implicados, assim como dá-lo a conhecer ao conjunto dos afectados, direcção e trabalhadores, para permitir a incorporação de melhorias e/ou modificações. Feitos os ajustamentos é a altura de colocar em funcionamento o plano. O seu êxito depende de um conjunto de factores, entre os quais têm um peso importante todos aqueles que se relacionam com as campanhas de informação e sensibilização e com os processos de participação. A ideia de conseguir o consenso para as decisões é um critério básico para o plano poder avançar e impedir fracassos inesperados.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

Como qualquer plano, e para que se cumpram os objectivos e medidas nele incluídos, é necessário que tenha um carácter aberto de modo a contemplar o acompanhamento futuro uma vez em funcionamento, assim como a avaliação das medidas e o cumprimento dos objectivos traçados. Cabe ao gestor da mobilidade o papel de acompanhar a sua aplicação, funções que deverão incorporar-se num serviço específico da organização. Ao gestor da mobilidade compete igualmente a elaboração do plano e de particular relevância, a coordenação de todos os agentes implicados.

A realização de planos de mobilidade sustentáveis para as empresas exige um pressuposto específico para a sua elaboração, mas sobretudo para a concretização das medidas preconizadas. Criar uma base de financiamento destinada a melhorar a acessibilidade ao trabalho configura-se como uma ferramenta imprescindível para a prossecução do plano. A origem destes fundos pode provir de diversas fontes, tanto públicas (administração pública) ou privadas (empresas): num geral, é desejável que se crie um fundo constituído pela colaboração de ambos os sectores. Complementarmente, esta bolsa poderia ser igualmente alimentada por patrocinadores dos modos alternativos de transporte.

A existência na cidade Faro de organizações com dimensão significativa do ponto de vista de massa trabalhadora e outras com grande capacidade atractora, justificam a integração da seguinte acção:

- **Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável pelas grandes instituições geradoras/atractoras de tráfego: Universidade do Algarve, Fórum Algarve, ANA, Aeroporto de Faro, Hospital de Faro, Segurança Social (inclui gestão de oferta de autocarros da empresa).**

## **6. CARACTERIZAÇÃO DAS ACÇÕES E INDICADORES DE MONITORIZAÇÃO**

Para cada uma das 43 acções propostas no cenário intermédio foi preenchido uma ficha tipo<sup>4</sup>, que se apresenta no Quadro V. Esta ficha tem vários campos, dois dos quais especificam a área e Sub-Área de intervenção.

**Quadro IV. Áreas e Sub-Áreas de intervenção**

<b>Áreas de intervenção</b>	<b>Sub-Áreas</b>
<b>1. Urbanismo e Acessibilidades</b>	1.1 Infra-estruturas 1.2 Desenho Urbano 1.3 Uso do Solo
<b>2. Transportes públicos</b>	2.1 Sub-urbanos e Inter-urbanos 2.2 Urbanos (Minibus) 2.3 Gestão 2.4 Infraestruturas de transporte 2.5 Novas tecnologias de transporte 2.6 Rede Ferroviária
<b>3. Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções</b>	3.1 Rede Viária 3.2 Rede Pedonal 3.3 Acessibilidades aos edifícios
<b>4. Estacionamento e condicionamento da circulação</b>	4.1 Oferta de estacionamento 4.2 Gestão 4.3 Mercadorias 4.4 Fiscalização
<b>5. Redes Cicláveis</b>	5.1 Ciclovias 5.2 Ecovia 5.3 Planeamento e Gestão
<b>6. Comunicação e Inovação</b>	6.1 Sensibilização para o uso de modos de transporte suaves 6.2 Segurança Rodoviária 6.3 Formação 6.4 Iniciativas inovadoras

---

<sup>4</sup> Adaptado do Plano de Mobilidade Sustentável de Arrasate ( INTRA/ Ayuntamiento de Mondragón, 2006).

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

Quadro V. Ficha tipo

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>	
<b>Área de intervenção</b>	
<b>Sub-Área</b>	
<b>Acção</b>	
<b>Tipologia</b>	
<b>Objectivo:</b>	
<b>Descrição:</b>	
<b>Grau de prioridade:</b>	
<b>Período de execução:</b>	
<b>Custo económico:</b>	
<b>Sectores implicados:</b>	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	

Fonte: INTRA/Ayuntamiento de Modragón (2006)

Na **Tipologia** refere-se o tipo de intervenção, se a acção remete para Planos, Programas e Estudos Técnicos específicos (ou orientações) ou para Projecto e/ou Construção, ou Aquisição.

A ficha ainda identifica o objectivo ou objectivos específicos que se pretende atingir e faz uma breve descrição da acção.

Estabelece o **Grau de prioridade** da acção onde se teve em conta o conceito de intervenção, a participação pública. Definiram-se vários graus de prioridade: Alto/Médio/ Baixo.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

Especifica o **Período de execução**, correspondente ao **tempo** de execução da acção em Elevado /Médio/Baixo/Contínuo.

Em termos de Custo **económico** especifica qualitativamente o custo da acção em Muito Elevado/Elevado/Médio/Baixo.

**São apresentados os Sectores implicados** que correspondem às entidades que interferem ou que têm responsabilidade na Sub-Área da acção: CMF/ Juntas de Freguesias/ Empresa exploradora/ Escolas/ ex-DGV/ Escolas de Condução/ Empresas de média e grande dimensão/ Empresas privadas e públicas/ Policia Local/EP/ Sociedade de Requalificação e Valorização da Ria Formosa S. A./ EVA/ ex. DGTT/ REFER/CP/ ACAPO/APPC/ Serviços Públicos/ ACRAL.

**As múltiplas acções estão interrelacionadas pelo que é indicado um campo que especifica** o número da acção ou das acções que se relacionam com a acção da ficha. Podem existir relações de precedência ou de complementaridade.

Finalmente apresentam-se **Indicadores de monitorização pois em** todo o processo de implementação de medidas convergentes para uma mobilidade sustentável é necessário avaliar os progressos alcançados através da utilização de indicadores que traduzam a interdependência entre os fenómenos sociais, económicos, ambientais e ecológicos do desenvolvimento. Estes indicadores darão uma indicação do grau de eficácia das políticas públicas, pelo que, deverão ser elaborados relatórios regulares que sirvam para realizar uma análise e diagnóstico estratégico da realidade e ilustrem os seus progressos. Constituem um mecanismo de monitorização das políticas ambientais e sectoriais e dão informação sobre a integração das questões ambientais na tomada de decisão. A necessidade de vigilância dos impactes das actividades humanas à escala local foi delineada na Conferencia das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992, onde se determinou que era conveniente ter conhecimento dos progressos ambientais através da implementação de Agendas 21 locais. Os indicadores de monitorização são muitos e encontram-se identificados nas fichas em anexo.

## **7. PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA**

Nesta fase do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro foram desenvolvidos dois Fóruns de participação pública, respectivamente em 13 e 26 de Março. Decorreram na sede da CMF, a convite desta instituição.

Para além das equipas técnicas da Universidade do Algarve e da CMF estiveram presentes representantes da Associação de Deficientes das Forças Armadas, da Associação Portuguesa de Paralisia Cerebral, da Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal, do Fórum Algarve, da Polícia da Segurança Pública, da Guarda Nacional Republicana, das divisões de Educação e Acção Social da CMF<sup>5</sup>.

Nestes Fóruns a equipa da Universidade do Algarve fez uma introdução sobre os objectivos do PMS de Faro, apresentou os cenários Pró-activo, Intermédio e Tendencial e convergiu para a apresentação das acções concretas do cenário Intermédio, já que foi este o seleccionado pela equipa técnica da CMF por razões que se prendem com a viabilidade temporal e financeira do plano.

Constituiu o objectivo das sessões conhecer a posição das instituições envolvidas sobre as acções propostas e convidá-las a estabelecer uma hierarquização. Deu-se ênfase ao contexto actual da mobilidade sustentável que não é somente um problema de gestão da administração central e local, as grandes instituições atractoras e geradoras de tráfego deverão comprometer-se pela gestão da mobilidade dos seus recursos humanos e utentes, num processo de partilha de responsabilidade.

O carácter integrador deste Plano foi referido pelos participantes, as infra-estruturas viárias propostas contribuem para uma imagem positiva da cidade de Faro (Carlos Rodrigues e Fórum Algarve), as acções associadas ao urbanismo de proximidade contribuem para uma maior segurança na cidade (PSP), tem de se melhorar a qualidade da oferta (temporal) de transportes públicos (Fórum Algarve), é adequada a proposta de um novo terminal rodoviário (ADFA, APPC), é favorável apostar nas artérias pedonais (Fórum Algarve), é fundamental

---

<sup>5</sup> Algumas instituições convidadas não compareceram: CP– Caminhos de Ferro; EVA–Transportes; Hospital Central de Faro; Centro Regional da Segurança Social de Faro; GAT de Faro – Gabinete de Apoio Técnico de Faro; ACRAL; Ordem dos Engenheiros (sul); Ordem dos médicos; Governo Civil; Associação Comercial da Baixa de Faro.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

promover a acessibilidade para todos nos espaços urbanos e edificados (APPC, ACAPO, PSP, CMF - Acção Social), também nos transportes públicos (APPC, ACAPO, CMF - Acção Social), as pistas cicláveis são muito importantes para desencadear o aumento da utilização quotidiana da bicicleta (PSP, Fórum Algarve), é imprescindível desencadear campanhas de informação e sensibilização para o maior uso de modos de transporte suaves (CMF - Divisão Educação, PSP, Fórum Algarve) e as empresas podem perspectivar serem mais intervenientes na gestão da mobilidade e serem promotoras da mudança comportamental de que a mobilidade sustentável necessita (Fórum Algarve).

Em anexo deixa-se registo dos assuntos tratados nos dois fóruns concretizados, do qual resultou a hierarquização na aplicação das acções.

#### **Fotografias do 3º Fórum de Participação Pública**



**Fotografia do 4º Fórum de Participação Pública**



## **8. OBJECTIVOS ESPECÍFICOS E CONCEITO DE INTERVENÇÃO**

Pretende-se para o Concelho de Faro uma mobilidade que contribua para o desenvolvimento económico, para a coesão territorial e social, que seja pouco consumidora de recursos naturais não renováveis e não ponha em perigo a saúde pública ou dos ecossistemas naturais.

Considera-se como um dos princípios básicos desta mobilidade a necessidade social de assegurar o acesso a todas as pessoas que vive na cidade e nos lugares urbanos periféricos, donde destacamos as minorias: as pessoas com deficiência (por uma questão de igualdade de oportunidades e direito à participação) e as pessoas sem posse de automóvel. Em consequência dá-se ênfase ao conceito de acessibilidade no seu sentido topológico, o que remete para a importância dos transportes públicos, das redes pedonal e ciclável e de um urbanismo de proximidade.

Por outro lado, a redução dos fluxos de tráfego motorizados (sobretudo individuais) que contribui para os objectivos ambientais da mobilidade sustentável também é determinante. Para concretizá-la há que ter em tenção o novo enfoque “predizer e prevenir” como um princípio básico fundamental.

No mundo Ocidental, até há pouco tempo a actuação dos engenheiros de transportes e dos urbanistas (em resposta à importância política e económica do investimento público em infra-estruturas de transporte) caracterizou-se por actuar basicamente sobre a oferta, garantindo os meios e infra-estruturas indispensáveis à mobilidade. De acordo com as necessidades de deslocação dos passageiros e mercadorias dotava-se o território de infra-estruturas e realizavam-se outros investimentos, considerados indispensáveis para a eficácia do sistema de transportes, relativos ao funcionamento e à articulação global. Este tipo de acção sobre a oferta, que se desenvolve essencialmente a médio e longo prazo, favoreceu sobretudo o transporte por estrada e incentivou o uso do automóvel.

Os planificadores baseavam-se em fluxos de tráfego, viagens e modelos num trabalho de predição da quantidade de tráfego que viajaria posteriormente na rodovia a projectar, numa abordagem do tipo “predizer e prover” o território de infra-estruturas (Owens, 1995). Neste enfoque favoreceu-se a mobilidade motorizada das pessoas e mercadorias, dando destaque à capacidade das infra-estruturas de transporte e a altas velocidades de circulação.

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

Na escala urbana, pretendia prover-se acesso ao trabalho, aos equipamentos e serviços, garantir tempos de viagem curtos e custos de viagens baixos, segurança e comodidade, assim como dar confiança aos utilizadores dos diferentes meios de transporte.

Assim, dava-se maior atenção e prioridade aos veículos motorizados privados e à sua fluidez, às deslocações de longo curso (muitas vezes ignorando as deslocações locais, dentro de uma determinada zona), ignorava-se frequentemente os peões e bicicletas (em estudos de tráfego), os arruamentos eram focalizados como uma artéria em movimento, as avaliações eram pensadas em termos de custos e benefícios dos utilizadores de estradas (ou seja, tempo poupado pelos condutores ou passageiros), assumia-se uma separação entre peões e veículos, promovendo passagens de peões, passagens subterrâneas, barreiras para impedir os peões de atravessar a estrada (Marshall, 2001).

**Quadro VI. Abordagens diferenciadas à provisão de transporte**

<b>Abordagens convencionais (Tráfego e Transporte)</b>	<b>Abordagens para uma Sustentabilidade orientada</b>
Planeamento de transportes e especialização em engenharia viária	Mais holísticos, envolvendo planeamento urbano e disciplinas ambientais, assim como profissionais dos transportes
Tráfego especialmente orientado para o automóvel	‘Pessoas orientadas’ – em direcção a uma das opções: pessoas em automóvel ou a pé
Preocupação por deslocações de longo curso, muitas vezes ignorando as deslocações locais (ou seja, dentro de uma determinada zona)	Preocupação por deslocações locais e acessibilidade à pequena escala
Preocupação pelo transporte motorizado, especialmente o viário, ignorando frequentemente os peões e bicicletas (em estudos de tráfego)	Preocupação por todos os meios de transporte, frequentemente organizados em ‘hierarquia’, com os peões e os ciclistas no topo da lista e os utilizadores de automóveis no final
Rua focalizada como uma artéria em movimento	Maior preocupação pela rua como espaço público utilizado para fins e actividades que não favoreçam somente o movimento
Avaliação focalizada segundo o critério económico	Avaliação tendo em conta os critérios ambientais e sociais
Avaliação pensada em termos de custos e benefícios dos utilizadores de estradas (ou seja, tempo poupado pelos condutores ou passageiros)	Avaliação reconhecendo custos e benefícios dos não – utilizadores de estradas (ex. peões, residentes)
Preocupação pelo transporte e viagens isoladamente	Preocupação pelo transporte e viagens num contexto de actividades e objectivos mais amplos
‘Prever e prover’ – capacidade de provisão baseada na procura prevista	Gestão da procura – tentativa de moderar a procura de deslocações
Projecto baseado na eficiência do tráfego, facilitando a sua fluidez	Projecto baseado em moderar e diminuir o tráfego onde seja necessário
Separação de peões e veículos (utilização de passagens de peões, passagens subterrâneas, barreiras para impedir os peões de atravessar a estrada)	Integração do espaço para peões e veículos onde seja apropriado (moderar o tráfego, superfícies partilhadas, etc.)

Fonte: adaptado de Marshall (2001, 139)

Para aumentar a acessibilidade do território e resolver os problemas de congestionamento de tráfego e de insegurança rodoviária implementaram-se programas sucessivos de melhoria da capacidade das infra-estruturas, actuações que têm resultado ineficazes face ao congestionamento rodoviário. De uma forma indirecta, sinérgica e acumulativa, estas expansões da capacidade das infra-estruturas, ao promover a intensificação do uso do automóvel privado, acabam por gerar apreciáveis impactes ambientais, comprometendo os benefícios que poderiam gerar.

Actualmente, perante o contexto ambiental e social, os sistemas de transporte devem ser analisados com um enfoque holístico, donde se advoga um novo paradigma de intervenção, em que já se considera o contexto ambiental e se privilegia a acessibilidade aos locais combinando o uso do solo e o desenvolvimento de transportes.

Owens (1995) faz alusão a um novo paradigma emergente denominado “predizer e prevenir” onde se prevê a procura futura das deslocações por estrada e se encontram maneiras de evitar que a procura se concretize através de medidas de gestão. Este enfoque deverá ser atendido no planeamento do território e dos transportes.

O conceito de intervenção é entendido como a estratégia de actuação que integra diversos vectores de intervenção, que passando pela organização das redes de transportes colectivos, do estacionamento, das redes pedonais e cicláveis, e envolvendo outros domínios como urbanismo e o meio ambiente, compreendem também as pessoas que, por variadas razões, se deslocam na cidade. A concretização da estratégia é materializada num conjunto de medidas de intervenção concretas - as acções – organizadas em função das prioridades de actuação e capacidade de execução, para cujo processo de selecção é fundamental garantir a participação dos diferentes actores da mobilidade da cidade. A grande vantagem associada à participação pública no âmbito da elaboração e definição do Plano de Mobilidade Sustentável tem a ver com a aceitabilidade das medidas aí preconizadas. Embora esta não esteja garantida pela simples existência do Plano e da presença em reuniões alargadas, o envolvimento que decorre da participação e da apresentação sistematizada das diferentes acções, nomeadamente, as mais imediatamente ligadas com os transportes, pode contribuir para facilitar o processo de implementação e aceitação das medidas mais impopulares, através da sua contextualização através de um documento de intervenção mais vasto.

Tendo como quadro orientador os resultados apurados no diagnóstico realizado, o conceito de mobilidade que se perspectiva para as áreas em estudo e a capacidade de intervenção da autarquia, o conjunto de acções que definem o cenário intermédio, em substância, dá forma ao Plano de Mobilidade Sustentável para Faro. Este sustenta-se num conjunto de princípios orientadores que de forma articulada e coerente dão expressão e conteúdo às acções programadas. Acessibilidade para todos, transportes mais sustentáveis e eficientes, mais mobilidade com mais segurança, meio ambiente mais protegido, urbanismo promotor de deslocações em menor número e de crescente recurso a modos suaves.

Com o intuito de traçar o rumo que o futuro Plano deve percorrer, as suas linhas mestras estão alicerçadas na **rede viária** que constitui uma componente com particular importância na alteração do tráfego no interior da cidade. Com a execução de grandes infra-estruturas, impulsiona-se o desvio de tráfego de atravessamento da cidade e em simultâneo proporcionam-se ligações mais directas a vias de nível superior com resultados na diminuição dos congestionamentos e ganhos em termos ambientais. Em consequência considera-se como objectivo específico:

- **Diminuir o tráfego de atravessamento da cidade visando a melhoria da qualidade ambiental.**

O **urbanismo de proximidade** favorece a proximidade entre os equipamentos, os serviços e os postos de trabalho e as zonas residenciais (uso misto urbano), evita a expansão urbana e reforça a importância do centro das cidades (sobretudo as de média dimensão), controla a tendência de localizar equipamentos sociais na periferia, dá ênfase à reconversão de áreas industriais e portuárias e à reabilitação de bairros antigos ou históricos e desenvolve a urbanização em torno de eixos de transporte colectivo. Os bairros são então auto-suficientes em termos de serviços, assegurando a mobilidade de vizinhança. O automóvel passa então a ser uma opção em vez de uma necessidade. Em consequência considera-se como objectivo específico:

- **Diminuir a necessidade de utilização de veículos motorizados**

A **rede de transportes** públicos urbanos aponta para a satisfação de um maior número de clientes, com origem quer num maior número de bairros servidos, quer na articulação tarifária

com outros serviços de transporte rodoviário (sub-urbanos e inter-urbanos) bem como em complementaridade ao transporte ferroviário. De forma modesta, acredita-se que alguns utentes serão provenientes de utilizadores de viatura particular, uns por sentirem o efeito de penalização de movimentar-se com o automóvel, por via do custo de estacionamento, em particular nas zonas mais centrais da cidade, outros, por crescente consciencialização dos problemas ambientais resultantes do seu uso. Esta é decorrente de acções de formação cívica no âmbito da mobilidade desenvolvidas pelo município, e mesmo em algumas organizações profissionais, com ligação à problemática da mobilidade e mesmo de outras que pretendem tão-somente resolver melhor o acesso dos que procuram os seus serviços, ou ainda de empresas, normalmente de maior dimensão, que começam a despertar para as questões do desenvolvimento sustentável, visando criar vantagens competitivas para o seu negócio. No domínio do material circulante, perspectivam-se alterações que irão conduzir a um crescente recurso de autocarros movidos a energias mais amigas do ambiente. Em consequência consideram-se como objectivos específicos:

- **Fomentar o uso dos transportes públicos**
- **Promover o uso de veículos energeticamente mais eficientes e menos poluentes**

Complementarmente exploram-se práticas de acalmias de tráfego quer nos eixos de maior sinistralidade, quer também, e de modo mais protector, em zonas específicas, nomeadamente escolas e locais públicos de grande exposição ao tráfego automóvel. Em paralelo será observada uma atenção particular no que respeita hierarquização das ruas, tendo por referência uma análise mais rigorosa da distribuição modal e do uso da rede viária. Em consequência considera-se como objectivo específico:

- **Reduzir a ocupação do espaço público pelo veículo privado**

A ampliação e qualificação da **rede pedonal** é resultado de uma mais eficiente hierarquização do espaço público e representa um domínio de acção fundamental para assegurar um maior equilíbrio nos padrões de uso do solo, tendo por referência a distribuição modal e em simultâneo a obrigatoriedade de tornar o espaço público acessível para todos. A oportunidade de favorecer a intermodalidade e de tornar a cidade mais acessível a grupos especiais de peões constitui um outro vector de apreciação que mereceu natural inclusão e que poderá ganhar um outro protagonismo em função das práticas sequentes ao levantamento a realizar no âmbito

das situações de incompatibilidade face ao cumprimento do DL 163/2006, nomeadamente no que se refere a tornar os edifícios públicos acessíveis para todos.

Criar condições para que a bicicleta adquira o seu espaço na cidade constitui uma outra trajectória de acção delineada. Em consequência considera-se como objectivo específico:

- **Facilitar os percursos a pé**

Outro pilar da mobilidade é a **política de estacionamento**, ao promover os modos de transporte suaves e a acessibilidade para todos através da criação de lugares para bicicletas e de reservas para veículos de pessoas com deficiência, mas igualmente ao dificultar a circulação ao transporte particular, em especial nas áreas mais centrais. A fiscalização mais eficaz, uma gestão dos preços de estacionamento penalizadora para períodos mais longos e o aumento da oferta de lugares, conduzem a uma diminuição da circulação automóvel e possibilita crescente afectação de espaço seguro aos modos mais sustentáveis. Em consequência considera-se como objectivo específico:

- **Disciplinar o estacionamento**

A construção de uma **rede ciclável** segura, bem como o apoio logístico para que a prática e o uso da bicicleta possa gradualmente vir a afirmar-se como modo alternativo de deslocação nas áreas em estudo, consolidam a determinação de, ao alterar receios que se fundamentam no ambiente de segurança não garantida pela rede viária partilhada, promover a atracção por novos públicos. Em consequência considera-se como objectivo específico:

- **Criar percursos cicláveis seguros**

Para conseguir que as acções preconizadas resultem em benefício das áreas em estudos e de todos que nelas interagem, é necessário conseguir uma ampla colaboração tácita para as questões da mobilidade. A **comunicação e inovação** desempenham um papel incontornável em todo o processo de implementação do Plano. Um primeiro e decisivo passo para garantir apoio para aplicar um novo modelo de mobilidade focaliza-se na conquista de parceiros com preocupações concretas neste domínio, e com eles, em reuniões de trabalho, procurar delinear caminhos de interesse comum. Para além destes parceiros, torna-se fundamental atrair as empresas e o cidadão em geral, para as necessárias mudanças comportamentais. Para as grandes organizações o seu contributo passa pelo assumir das suas responsabilidades sociais

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

no domínio da mobilidade, procurando contribuir para que as deslocações geradas em torno da sua actividade sejam harmonizadas dentro da sua esfera de acção e em respeito pelas melhores soluções de deslocação. Para os particulares, as campanhas de sensibilização previstas, e o apelo ao civismo constituem-se em elementos decisivos para que se cumpra o Plano de Mobilidade. Em consequência considera-se como objectivo específico:

- **Sensibilizar a administração, as empresas e os munícipes da cidade para os benefícios da mobilidade sustentável**

## **9. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A perspectiva da sustentabilidade dá destaque a um desenvolvimento económico que esteja em harmonia com a conservação do capital ambiental e ecológico, a equidade social e a coesão territorial. Tais objectivos estão fortemente dependentes de uma aprendizagem institucional e de mudanças dos padrões de consumo dos indivíduos.

Em consequência são necessários enfoques participativos e transdisciplinares na resolução de problemas complexos ambientais, requerendo-se uma interacção permanente entre cientistas e actores locais. Estas abordagens dão ênfase à comunicação, cooperação, solidariedade e participação da população, à aceitação das diversas interpretações dos problemas, à construção de soluções alternativas satisfatórias, à consideração e gestão dos conflitos.

Há que promover uma gestão territorial e ambiental que promova abordagens ecossistémicas adaptativas onde o grande desafio é o de dirigir as actividades humanas. Neste âmbito, os transportes, não obstante contribuírem para o desenvolvimento económico e a coesão territorial, estão a contribuir para a perturbação da integridade ecológica dos ecossistemas e originam problemas de iniquidade social. Efectivamente, as emissões de gases com efeito de estufa estão a contribuir para a perda de integridade dos ecossistemas humanos. Não obstante a importância da tecnologia na redução dos consumos energéticos e da poluição, subsistem outros problemas relacionados com o consumo de espaço pelo sistema de transportes, a destruição de paisagens rurais e de cidades históricas, o aumento das desigualdades no acesso entre os utilizadores de automóveis e os não utilizadores, entre outros impactes sociais.

Reduzir a procura de deslocações em transportes motorizados torna-se, então, uma estratégia importante no planeamento do território para conseguir-se uma mobilidade sustentável. As mudanças darão maior prioridade a estratégias que não envolvam a execução de infra-estruturas numa abordagem do tipo “predizer e prevenir” em que se prevê a procura futura das deslocações motorizadas e se encontram maneiras de evitar que essa procura se concretize através de medidas integradas que fomentem o desenvolvimento de padrões de uso do solo associados à complexidade funcional e à mistura de usos urbanos e actividades integradas com linhas de transporte colectivo. Este modelo organizacional dá ênfase à marcha a pé

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**



---

(incluindo a deslocação das pessoas com mobilidade reduzida), ao transporte colectivo (público ou individual) e à utilização da bicicleta.

Neste contexto, o planeamento do território passa a configurar-se como um instrumento preventivo de gestão da mobilidade, pelo que uma próxima revisão do Plano Director Municipal deverá integrar os pressupostos inerentes a um urbanismo de proximidade defendidos no presente Plano.

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção

 	<b>3º Fórum de Participação Pública do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro</b> CMF – Rua do Município, 8000-398 FARO	<b>13 / 03 / 08</b>
<b>----- Agenda -----</b>		
1. Introdução sobre o Projecto de Mobilidade Sustentável	João Vargues (CMF - Gab Planeamento e Desenvolvimento)	
2. Objectivos do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro	Elisabete Lemos (CMF – Divisão de Trânsito)	
3. Descrição breve dos cenários Pró-activo, Intermédio e Tendencial convergindo para as acções do cenário Intermédio	Vitor Teixeira, Manuela Rosa e Celeste Gameiro (Universidade do Algarve)	
4. O ponto de vista das instituições	Andreia Correia (CMF – Divisão Acção Social)	
5. Entrega da lista de acções para hierarquização	Noémia Valente (CMF – Divisão Educação)	
	Nicolau Rufino (ADFA – Associação de Deficientes das Forças Armadas)	
	Carlos Rodrigues (APPC – Associação Portuguesa de Paralisia Cerebral)	
	Joana Afonso (ACAPO – Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal)	

#### Assuntos:

- 1 Às 10h50 deu-se início ao 3º Fórum de Participação Pública relativo ao Plano de Mobilidade Sustentável de Faro, o Dr João Vargues fez uma introdução sobre o Projecto Mobilidade Sustentável.
- 2 A equipa da Universidade do Algarve, que presta apoio técnico e científico ao PMS, fez uma introdução sobre os objectivos do PMS de Faro, apresentou os cenários Pró-activo, Intermédio e Tendencial convergindo para as acções concretas do cenário Intermédio.
- 3 Carlos Rodrigues em nome da APPC referiu que continua a haver muitas barreiras urbanísticas na cidade de Faro. As que existem no Centro transmitem uma imagem negativa para os próprios turistas, pois muitos deles necessitam de padrões adequados de Acessibilidade para Todos. Refere que o mobiliário urbano tem de ser re-organizado. Os automóveis em cima dos passeios constituem graves obstáculos à mobilidade do cidadão, pelo que as acções deste PMS que especificam a necessidade de parques de estacionamento nas entradas de Faro estão bem definidas, sobretudo se os TP servirem directamente o centro da cidade. Também concorda com o Terminal Rodoviário proposto para fora do Centro. Referiu a dificuldade que as pessoas com deficiência têm em utilizar os actuais TP e contornar tapumes das obras de construção civil. Como cidadão entende que as infra-estruturas viárias propostas contribuem para uma imagem positiva da cidade de Faro. Joana Afonso da ACAPO reforçou a ideia de que o Design Universal interessa a todos e não somente as pessoas com deficiência e insistiu na questão da falta de acessibilidade na cidade de Faro. Especificou que a Avª Hayward é muito perigosa de atravessar pelos invisuais, que a existência de pinos nos passeios é perigosa para este grupo e que é difícil entrar em muitas lojas e demais serviços. Referiu que a paragem dos mini-bus em frente da EVA não se encontra organizada, questão essencial para os invisuais não se perderem. Mais é necessário desencadear campanhas educativas para aumentar o civismo. Nicolau Rufino da ADFA manifestou apreço pelas medidas apresentadas convergentes para a concretização da variante à EN 125 e à 3ª circular. Também considera essencial a construção do Terminal Rodoviário numa das entradas da cidade. Noémia Valente Divisão da Educação da CMF referiu necessidade de desenvolver campanhas educativas junto aos jovens. Andreia Correia da Divisão de Acção Social da CMF falou na necessidade de eliminar as barreiras físicas na cidade e nos transportes públicos. Deu ênfase à falta de táxis adaptados.
- 5 A equipa UAlg entregou às instituições presentes a lista de acções propostas no PMS para efeitos de hierarquização das mesmas. As instituições ficaram de devolver a lista preenchida. Às 13h35 deu-se por encerrado este 3º Fórum de Participação Pública.

Passos Seguintes:	Pessoa responsável:	Data:
Observações :		
Perspectiva-se a realização de mais Fóruns de Participação Pública envolvendo os demais agentes locais.		

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção

		<b>4º Fórum de Participação Pública do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro</b> CMF – Rua do Município, 8000-398 FARO	26 / 03 / 08
---	---	---	--------------

#### ----- Agenda -----

- |  |   |
|--|---|
| 1. Introdução sobre o Plano de Mobilidade Sustentável  | Elisabete Lemos (CMF – Divisão de Ambiente e Trânsito)<br>Vitor Teixeira, Manuela Rosa e Celeste Gameiro (Univ. do Algarve) |
| 2. Objectivos do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro   | Carlos Costa – Fórum Algarve  |
| 3. Descrição breve dos cenários Pró-activo, Intermédio e Tendencial convergindo para as acções do cenário Intermédio | Luís Miguel Martins – PSP (Policia da Segurança Pública)<br>Gilberto Rodrigues – GNR (Guarda Nacional Republicana)          |
| 4. O ponto de vista das instituições   |   |
| 5. Entrega da lista de acções para hierarquização  |   |

#### Assuntos:

Às 16h15 deu-se início ao 4º Fórum de Participação Pública relativo ao Plano de Mobilidade Sustentável de Faro, a Eng<sup>a</sup> Elisabete Lemos fez uma introdução sobre o Plano de Mobilidade Sustentável.

- 1 A equipa da Universidade do Algarve, que presta apoio técnico e científico ao PMS, fez uma introdução sobre os objectivos do PMS de Faro, apresentou os cenários Pró-activo, Intermédio e Tendencial convergindo para as acções concretas do cenário Intermédio.
- 2 Lamentou-se que muitas instituições convidadas não tivessem presentes. O convite endereçado ao Fórum Algarve, à própria UAlg, à ANA, Aeroportos de Portugal, AS, ao Hospital Central de Faro, à Segurança Social, prende-se com o princípio da responsabilidade partilhada. A actual mobilidade sustentável não é somente um problema de gestão da administração central e local. Num futuro próximo, as grandes instituições atradoras e geradoras de tráfego vão ser responsabilizadas pela gestão da mobilidade dos seus recursos humanos e utentes, em prol da sustentabilidade.

- 4 Carlos Costa do Fórum Algarve referiu que as acções propostas no PMS identificam as grandes linhas onde é necessário intervir mas é fundamental que efectivamente se concretizem. A sociedade tem de mudar de comportamentos, mas é necessário criar condições para os peões e os ciclistas. Considera que o automóvel é inevitável para a sociedade mas têm de se encontrar modelos territoriais mais organizados. A construção da variante à EN 125 é fundamental. Em relação aos Transportes Públicos (TP) é necessário alargar a sua cobertura temporal. Ao Fórum Algarve estão afectos 1700 funcionários, seria importante fornecer serviços com horários mais alargados. Considera importante a acalmia de tráfego e a ênfase que o PMS tem de artérias sem automóveis. O dia sem automóveis deveria ser todos os meses e deveria ser alargado em termos espaciais, pois somente a decorrer no centro histórico não cumpre com os objectivos.

Em relação à questão da partilha de responsabilidades, assumiu que o Fórum Algarve continua disponível para colaborar em plataformas para melhorar as questões da mobilidade, estão disponíveis para analisar a possibilidade de desenvolver PMS empresariais e disponibilizam os espaço para campanhas promotoras de uma mobilidade sustentável.

Luís Miguel Martins da PSP também partilhou da ideia de que a responsabilidade tem de ser partilhada e da necessária mudança de mentalidades. Referiu que as acções apresentadas têm um carácter integrador e que favorecem a segurança rodoviária. O desenho urbano apresentado também favorece as questões de segurança. A tradição do ciclismo que existe na região deveria ser promovida para além do lazer. Propôs o desenvolvimento de eventos desportivos para divulgar as actividades saudáveis da marcha a pé e do ciclismo.

Gilberto Rodrigues da GNR referiu que o Plano de Acções deste PMS apresentado está muito bem elaborado, as novas infra-estruturas e os parques de estacionamento são fundamentais. Referiu que a fiscalização é fundamental mas os meios humanos afectos à GNR são escassos.

- 5 A equipa UAlg entregou às instituições presentes a lista de acções propostas no PMS para efeitos de hierarquização das mesmas. As instituições ficaram de devolver a lista preenchida.

Às 17h35 deu-se por encerrado este 4º Fórum de Participação Pública.

Passos Seguintes:	Pessoa responsável:	Data:

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

#### **Bibliografia**

- BARTON, H., GUISE, R. e DAVIS, G. (1995) *Sustainable settlements: a guide for planners, designers and developers*, Luton, Local Government Management Board in association with University of the West of England, Bristol.
- BARTON, H. (1998) *Design for movement*, in C. Greed e M. Roberts (eds.), *Introducing urban design: Interventions and responses*, Harlow, Addison, Wesley, Longman, 133-52.
- BANISTER, D. e STEAD, D. (2000): *Main evidence*, [on line] <http://www.rcep.org.uk/epevid/p2-ucl.html> em 15.12.2001.
- BCSD.PORTUGAL. (2005): *Mobilidade Urbana Sustentável, O impacte das Empresas e dos seus Trabalhadores*, Lisboa..
- BIANCHINI, F. e GREED, C. (1999) "Cultural Planning and time planning" en GREED, C. (ed.) *Social Town Planning: Planning and Social Policy*, London: Routledge, pp. 195-207.
- BREHENY, M.:(1992) *The Contradictions of the Compact City: A Review*, in M. Breheny (ed.), *Sustainable Development and Urban Form, European Research in Regional Science Series*, London, Pion, 138-159.
- BREHENY, M. e ROCKWOOD, R. (1993) *Planning the Sustainable City Region*, in A. Blowers (ed.) *Planning for a Sustainable Environment*, London, Earthscan, 150-189.
- CALTHORPE, P. (1993) *The Next American Metropolis. Ecology, Community, and the American Dream*, New York, Princeton Architectural Press.
- CCDR-Alg (2007): *Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve – Um Território com Futuro*.
- CCDR-Alg (2007): *Estudo de viabilidade do sistema ferroviário do Algarve”*
- CCDR CE (2007): *Por uma nova cultura de mobilidade urbana, Livro Verde para a Mobilidade Urbana, Comissão Europeia, Bruxelas, COM (2007) 551 final, 25.9.2007*.
- CMF (1995): *Plano Director Municipal*, Faro: Câmara Municipal de Faro, aprovado em Resolução do Conselho de Ministros n.º 174/95, DR. 1ª Série B, n. 291, de 19 de Dezembro de 1995.
- CMF (1996): *Estudo de Circulação e Estacionamento da Cidade de Faro e Plano Rodoviário Municipal*, Risco/SETA/ENGIVIA, Faro: Câmara Municipal de Faro.
- DGTT/ RISCO (1988): *Manual de Planeamento e Gestão dos transportes*, Direcção Geral de Transportes Terrestres/Risco- Projectistas e Consultores de Design, SARL, Lisboa, Maio de 1988.
- ECOTEC (1993): *Reducing Transport Emissions Through Planning*, Department of the Environment and Department of Transport, London, HMSO.
- EVANS, V. (1998): "Las perspectivas en materia de la calidad del aire, el uso del terreno y los transportes. Estudio de caso en California" in MUSCHETT, F. DOUGLAS et al., *Principios del desarrollo sostenible*, Madrid: Asociación Española de Normalización y Certificación, pp. 181-207.
- FUDGE, C.; SMOOK, R. e SOUGAREVA, N. (1996): "Cidades Europeias sustentáveis", Comissão Europeia, Direcção-Geral Ambiente, Segurança Nuclear e Protecção Civil, Bruxelas.
- GAMEIRO, C.- (1996): *Estacionamento - Componente Estratégica do Sistema de Tráfego Urbano*, Tese de Mestrado em Transportes, IST- UTL.
- INTRA/ Ayuntamiento de Mondragón (2006) - *Plan de Acciones de Arrasate Iraunkorra*.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

MARSHALL, S. (2001): “The Challenge of Sustainable Transport” in LAYARD, A.; DAVOUDI, S. and BATTY, S. (eds), *Planning for a Sustainable Future*, London: Spon Press, pp. 131-147.

McLAUGHLIN, R. (1996): “A new urbanist lexicon” in Planning Minnesota, November Newsletter, [on line] <http://www.mnapa.com/urbanlex.html> em 12.02.2001.

MOOR, A. e CALAMAI, P. (1996): Subsidizing unsustainable development: undermining the earth with public funds, San Jose, Costa Rica: Earth Council, disponível em <http://www.ecouncil.ac.cr/econ/sud/> em 21.10.2001.

NELSON\NYGAARD (2003): BART Station Access Guidelines, [on line] <http://www.nelsonnygaard.com> em 10.03.2006.

Office of the Styrian Government (1991): Styrian General Transport Programme, Government: Office of the Styrian Government

OWENS, S. e COWELL, R. (2002): *Land and Limits: Interpreting Sustainability in the Planning Process*, London, Routledge.

OWENS, S. (1995): “From “predict and provide” to “predict and prevent”?: pricing and planning in transport policy” in *Transport Policy*, vol. 2, n. 1, pp. 43-49.

PIENDS (2007) - Plano de Implementação da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável, Parte II, Presidência do Conselho de Ministros, Resolução do Conselho de Ministros n.º 109/2007.

SILVA, A. B. e SILVA, J. P. (s/d): “A Bicicleta como Modo de Transporte Sustentável” Universidade de Coimbra e Instituto Politécnico de Leiria.

VEGA, PILAR (2005): “El transporte al Trabajo, Planes de Movilidad Sostenible en Empresas”, ISTAS, Madrid, Novembro de 2005.

PNPOT (2007): Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território – Programa de Acção, Lei n.º58/2007, de 4 de Setembro, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

INSTITUTE OF HIGHWAYS AND TRANSPORTATION WITH THE DEPARTMENT OF TRANSPORT, *Roads and Traffic in Urban Areas HMSO, London, 1987*

ROSA, M. (2004): “*Transporte, Territorio y Medio Ambiente*”, Tesis Doctoral en Geografía, Universidad de Sevilla, España.

ROSA, M. (2005): A Nova Abordagem “Predizer E Prevenir” no Planeamento Territorial e dos Transportes, comunicação apresentada no 1º Congresso Luso Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, Univ. de São Paulo, Univ. Estadual Paulista e Univ. do Minho, São Carlos, Brasil.

TEIXEIRA, V. (2003): *Transportes: estruturar a rede, reequilibrar os modos e poupar energia*”. *Revista Sociedade e Território*, Revista Sociedade e Território, Lisboa.

TJALLINGII, S. (1995): “*Ecopolis. Strategies for Ecologically Sound Urban*”, Leiden: Backhuys.

## **Anexos**

### **Fichas das Acções**

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	1.	Urbanismo e Acessibilidades
<b>Sub-Área</b>	1.1	Infra-estruturas
<b>Acção</b>	1	2ª fase da Variante à EN 125
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Diminuir o tráfego de atravessamento da cidade.	
<b>Descrição:</b>	<p>Estima-se que o tráfego de atravessamento na cidade ronde os 17% pelo que esta via é essencial para diminuir o tráfego de atravessamento da cidade.</p> <p>Esta obra está contemplada no Projecto de Requalificação da EN125, devendo entrar em concurso em breve, já que se encontram ultrapassados todos os procedimentos de licenciamento ambiental.</p>	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	3-4 anos	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EP.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	TMDA (tráfego médio diário anual). Inquéritos origem/destino.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	1.	Urbanismo e Acessibilidades
<b>Sub-Área</b>	1.1	Infra-estruturas
<b>Acção</b>	2	Variante à EN2 (Faro, MARF, Nó de Faro da VIS, S. Brás de Alportel).
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção.	
<b>Objectivo:</b>	Aumentar os padrões de acessibilidade à rede estruturante Nacional. Diminuir os tempos de espera nos congestionamentos.	
<b>Descrição:</b>	Via rápida de acesso a Faro.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	5-10 anos	
<b>Custo económico:</b>	Muito Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, E.P.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	TMDA.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	1.	Urbanismo e Acessibilidades
<b>Sub-Área</b>	1.1	Infra-estruturas
<b>Acção</b>	3	Conclusão da 3ª Circular urbana
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção.	
<b>Objectivo:</b>	Diminuir os tempos de espera nos congestionamentos.	
<b>Descrição:</b>	Trata-se de uma via distribuidora de tráfego. Permite assegurar a distribuição do tráfego aos novos loteamentos e urbanizações (a criar e existentes) na zona de expansão norte da cidade, através de cruzamentos de ligação aos principais eixos de acesso a Faro. A sua concretização depende do capital privado (loteadores de algumas urbanizações ainda não construídas).	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	3-4 anos	
<b>Custo económico:</b>	Médio a Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	TMDA.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	1.	Urbanismo e Acessibilidades
<b>Sub-Área</b>	1.2	Desenho Urbano
<b>Acção</b>	4	Promover um desenho urbano nos novos desenvolvimentos que preveja a existência de percursos pedonais e cicláveis e garanta um espaço público sustentável e a acessibilidade para todos.
<b>Tipologia</b>	Orientações para Planos Territoriais.	
<b>Objectivo:</b>	Conseguir que as novas áreas urbanas contenham espaços de qualidade destinados aos modos suaves.	
<b>Descrição:</b>	<p>Promover a concepção e disseminação de regras e princípios de actuação que permitam aos técnicos municipais a devida ponderação e apoio na implementação dos princípios da mobilidade, protecção e valorização ambiental, e coesão social, nos seus contactos com os promotores privados.</p> <p>Recolher e divulgar boas práticas e exemplos recentes de outras cidades, de modo a sensibilizar os promotores privados para um desenho urbano que assegure o respeito pelos princípios da sustentabilidade.</p>	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	22, 23 e 37.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	<p>Km de ciclovia novos por ano/Km de ciclovia existentes.</p> <p>Km de ruas que cumprem com os critérios de acessibilidade para todos/Km de ruas totais.</p>	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	1.	Urbanismo / Acessibilidades
<b>Sub-Área</b>	1.3	Uso do Solo
<b>Acção</b>	5	Modelo urbano orientado ao transporte público, mais denso, que promova o uso misto urbano e que favoreça um urbanismo de proximidade. Articulação entre a localização dos principais equipamentos e serviços com as paragens dos TP.
<b>Tipologia</b>	Orientações para os Planos Territoriais.	
<b>Objectivo:</b>	Promover um Urbanismo de Proximidade.	
<b>Descrição:</b>	O urbanismo de proximidade contribui para a diminuição da necessidade de utilização de veículos motorizados.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	<p>Indicador de uso misto urbano por secção estatística (numero de estabelecimentos de comércio e serviços diferentes/ numero total de estabelecimentos de comércio e serviços).</p> <p>% de População que reside nas zonas de uso misto urbano.</p> <p>% de Estabelecimentos de comércio e serviços na vizinhança de 250 m das paragens de TC.</p> <p>% da População na vizinhança de 250 m das paragens de TC.</p>	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	1.	Urbanismo / Acessibilidades
<b>Sub-Área</b>	1.3	Uso do Solo
<b>Acção</b>	6	Passeio ribeirinho na cidade de Faro (Bom João - Doca - Teatro Municipal) que favoreça o peão e o ciclista.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção.	
<b>Objectivo:</b>	Ampliar e reabilitar espaços vocacionados para os modos suaves.	
<b>Descrição:</b>	Assegurar que novos percursos pedonais e vias cicláveis são previstos e projectados aquando da elaboração do Plano Estratégico de Requalificação e Valorização da Ria Formosa e projectos de reabilitação da frente ribeirinha de Faro.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	3-4 anos	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF e Sociedade de Requalificação e Valorização da Ria Formosa S. A.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	18, 21, 34, 35, 36 e 37.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de utentes por modo suave no passeio ribeirinho.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.1	Sub-urbanos e Inter-urbanos
<b>Acção</b>	7	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (sub-urbana). Ligação da cidade de Faro com Gambelas (Campus) e com o Areal Gordo.
<b>Tipologia</b>	Estudos técnicos.	
<b>Objectivo:</b>	Incentivar o uso dos modos de Transportes Públicos.	
<b>Descrição:</b>	Existe a necessidade de, em articulação com uma forte campanha de incentivo ao uso dos transportes públicos, se assegure uma maior frequência das carreiras sub-urbanas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	3-4 anos	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de passageiros transportados ou passageiro Km transportado; Oferta de lugares por dia (nº de lugares); Frequência (intervalo médio entre serviços).	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.1	Sub-urbanos e Inter-urbanos
<b>Acção</b>	8	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP (inter-urbana): ligação da cidade de Faro com os núcleos urbanos sede das freguesias rurais (St. <sup>a</sup> Bárbara de Nexe, Estoi e Conceição) e ligação da cidade de Faro com os concelhos limítrofes.
<b>Tipologia</b>	Estudos técnicos.	
<b>Objectivo:</b>	Incentivar o uso dos modos de Transportes Públicos.	
<b>Descrição:</b>	Existe a necessidade de, em articulação com uma forte campanha de incentivo ao uso dos transportes públicos, se assegure (em especial nas horas de ponta) uma maior frequência das carreiras sub-urbanas, entre os concelhos limítrofes e a cidade de Faro bem como entre as freguesias de Faro e a sede do Concelho.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	3-4 anos	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de passageiros transportados ou passageiro Km transportado; Oferta de lugares por dia (nº de lugares); Frequência (intervalo médio entre serviços).	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.2	Urbanos (Minibus)
<b>Acção</b>	9	Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede TP na cidade de Faro (urbana).
<b>Tipologia</b>	Estudos técnicos.	
<b>Objectivo:</b>	Reforçar os TP urbanos na cidade de Faro o que contribuirá para a sua maior utilização.	
<b>Descrição:</b>	Desenvolvimento de estudos de caracterização da procura de novos períodos e/ou de carreiras urbanas, que permitam a análise da sua relação custo/benefício e posterior implementação de novos modelos de oferta e de serviço das carreiras urbanas e sub-urbanas, para sua satisfação.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	3-4 anos	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	28 e 29.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de passageiros transportados ou passageiro Km transportado; Oferta de lugares por dia (nº de lugares); Frequência (intervalo médio entre serviços).	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.2	Urbanos (Minibus)
<b>Acção</b>	10	Criação de um serviço de ligação entre o Alto de Sto António-Piscinas-Campus da Penha-Esc. Sec. Pinheiro Rosa, e Fórum Algarve.
<b>Tipologia</b>	Estudos técnicos.	
<b>Objectivo:</b>	Incentivar o uso dos modos de Transportes Públicos. Facilitar a intermodalidade.	
<b>Descrição:</b>	Desenvolvimento de estudos para averiguar a necessidade de implementação de um serviço circular, ligando equipamentos importantes da cidade de Faro.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	3-4 anos	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	9, 11 e 29.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de passageiros transportados ou Passageiro Km transportado; Oferta de lugares por dia (nº de lugares); Frequência (intervalo médio entre serviços).	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.3	Gestão
<b>Acção</b>	11	Sistema de tarifação integrado na rede urbana.
<b>Tipologia</b>	Estudos técnicos.	
<b>Objectivo:</b>	Avaliar as condições de implementação de sistemas de portabilidade dos títulos de transporte entre os TP urbanos e os sub-urbanos, na cidade de Faro.	
<b>Descrição:</b>	Com vista a melhorar o funcionamento em rede dos diferentes tipos de transportes rodoviários que circulam no espaço urbano, irá ser desencadeado o estudo das condições e requisitos técnicos para se assegurar a portabilidade de títulos entre os diferentes sistemas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	1-2 anos	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	9 e 10.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Aprovação da implementação do sistema de bilhética integrada	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.4	Infraestruturas de transporte
<b>Acção</b>	12	Ampliação da rede de abrigos nas paragens de autocarros com maior fluxo de utentes.
<b>Tipologia</b>	Construção.	
<b>Objectivo:</b>	Melhorar a qualidade do serviço para incentivar o uso dos modos de Transportes Públicos.	
<b>Descrição:</b>	Construção de abrigos onde a estrutura urbana o permita.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	1-2 anos	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	7,8, 9 e 10.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de paragens com abrigo/Nº total de paragens.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos.
<b>Sub-Área</b>	2.4	Infra-estruturas de transporte.
<b>Acção</b>	13	Gradual implementação de corredores Bus preferenciais em determinados períodos do dia.
<b>Tipologia</b>	Estudos técnicos	
<b>Objectivo:</b>	Melhorar a fiabilidade do Transporte Público Rodoviário; Privilegiar o transporte menos consumidor de espaço por passageiro transportado;	
<b>Descrição:</b>	Elaboração de uma proposta de medidas e respectivas condições técnicas, que permitam a implementação de corredores destinados aos transportes públicos em determinados dias da semana, e períodos horários. Estes corredores devem servir também os táxis e veículos com três ou mais passageiros.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Baixo	
<b>Período de execução:</b>	1-2 anos	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	7,8,9 e 10.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº viagens que cumpre o horário/Nº de viagens total.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.4	Infra-estruturas de transporte
<b>Acção</b>	14	Novo terminal rodoviário no limite do perímetro urbano (nascente ou norte).
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção.	
<b>Objectivo:</b>	Incentivar o uso dos modos de Transportes Públicos.	
<b>Descrição:</b>	Projecto e construção de um novo terminal rodoviário dedicado aos transportes públicos interurbanos, regionais, nacionais e internacionais; a construção deste terminal deverá ainda assegurar as condições para a inter-modalidade, nomeadamente em termos de reserva de espaço para que se possa vir a construir o interface de ligação com o transporte ferroviário de média e longa distância.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Médio	
<b>Período de execução:</b>	5-10 anos	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA e ex. DGTT.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	7,8,9,10 e 28.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de serviços de transporte por dia.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.5	Novas tecnologias de transporte
<b>Acção</b>	15	Gradual adaptação dos meios de transporte público às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida.
<b>Tipologia</b>	Aquisição	
<b>Objectivo:</b>	Promover a Acessibilidade Universal aos Transportes Públicos.	
<b>Descrição:</b>	Aquisição de veículos que estejam de acordo com o Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de Março, transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2001/85/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Novembro, aprovando o Regulamento sobre Disposições Especiais Aplicáveis aos Automóveis Pesados de Passageiros do qual regula as exigências a verificar no referido transporte para dar acesso a pessoas com mobilidade reduzida.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	16 e 23.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de veículos acessíveis/Nº de veículos da frota. Nº de passageiros transportados, em autocarros, com mobilidade reduzida por ano.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	2.	Transportes Públicos
<b>Sub-Área</b>	2.5	Novas tecnologias de transporte
<b>Acção</b>	16	Gradual aquisição de veículos de transporte público energeticamente mais eficientes e menos poluentes (eléctricos, gás natural, biodisel...).
<b>Tipologia:</b>	Aquisição	
<b>Objectivo:</b>	Reduzir a dependência de energia fóssil e a poluição operacional.	
<b>Descrição:</b>	A necessidade de reduzir os impactes ambientais e a dependência de combustíveis fósseis justifica o recurso a energias alternativas. Para além da frota de TP consideram-se também as frotas da Câmara Municipal, da Universidade do Algarve e dos CTT.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, EVA, CTT e UALG.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	15.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	% de veículos amigos do ambiente por frota	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
Área de intervenção	2.	Transportes Públicos
Sub-Área	2.6	Rede Ferroviária
Acção	17	Melhoria da qualidade do serviço ferroviário através do reforço da oferta inter-urbana e sub-urbana, de intervenções ao nível do material circulante e articulação com o transporte rodoviário.
<b>Tipologia</b>	Estudos técnicos.	
<b>Objectivo:</b>	Incentivar o uso dos modos de Transportes Públicos. Favorecer a intermodalidade.	
<b>Descrição:</b>	A necessidade de garantir um transporte ferroviário mais eficiente (fiabilidade, conforto e tempo) e até do ponto de vista ambiental torna urgente o investimento neste sector. O “Estudo de viabilidade do sistema ferroviário do Algarve” encomendado pela CCDR defende intervenções na sinalização e na oferta: extensão da sinalização electrónica e reforço da oferta suburbana de Faro.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Muito Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	REFER/CP.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	7,8,9, e 10.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de passageiros transportados em Transporte Ferroviário.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções.
<b>Sub-Área</b>	3.1	Rede Viária.
<b>Acção</b>	18	Hierarquização das ruas a partir da distribuição modal e do uso da rede viária.
<b>Tipologia</b>	Estudos técnicos.	
<b>Objectivo:</b>	Afectar e regulamentar o espaço público aos vários modos em particular o modo pedonal; Melhorar a segurança rodoviária em zonas urbanas mais sensíveis; Reconquistar o espaço afecto ao peão.	
<b>Descrição:</b>	Para reconquistar o espaço afecto ao peão, há a necessidade otimizar o espaço destinado a faixas de rodagem. Tal implicará pontualmente uma diferente hierarquização da rede viária.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	3-4 anos	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	21, 23 e 37.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>		

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções.
<b>Sub-Área</b>	3.1	Rede Viária.
<b>Acção</b>	19	Acalmia de tráfego (Zona 50 km/h) nos eixos de maior sinistralidade com semaforização de controlo de velocidade: Av <sup>a</sup> Cidade de Hayward, Av <sup>a</sup> Calouste Gulbenkian, Rua do Alportel, Estrada da Penha e EN125 (Freguesia de S <sup>o</sup> Pedro).
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Melhorar a segurança rodoviária em zonas urbanas mais sensíveis; Afectar e regulamentar o espaço público aos vários modos.	
<b>Descrição:</b>	A colocação de semáforos que limitem a velocidade nas vias com maior volume de tráfego tem em vista aumentar a segurança rodoviária. Algumas passadeiras deverão ser sobreelevadas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	1-2 anos	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	23.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Indicador de Gravidade: $IG=FL*3+FG*10 +M*100$ FL- Feridos ligeiros; FG- Feridos Graves; M- Mortos	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções
<b>Sub-Área</b>	3.1	Rede Viária
<b>Acção</b>	20	Acalmia de tráfego (Zona 30 km/h) com sobrelevação de passadeiras e/ou marcação horizontal em zonas específicas.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Melhorar a segurança em zonas urbanas mais sensíveis Afectar e regulamentar o espaço público aos vários modos.	
<b>Descrição:</b>	A colocação de passadeiras sobrelevadas e de piso antiderrapante ajudam a limitar que a velocidade automóvel, condição fundamental para melhorar a segurança dos peões.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	1-2 anos	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	23.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Indicador de Gravidade: $IG=FL*3+FG*10 +M*100$ FL- Feridos ligeiros; FG- Feridos Graves; M- Mortos	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	<b>Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções</b>
<b>Sub-Área</b>	3.2	<b>Rede Pedonal</b>
<b>Acção</b>	21	Aumentar a superfície e a qualidade da rede pedonal, assegurando um desenho urbano que permita a mobilidade para todos, o ordenamento da circulação viária e do estacionamento.
<b>Tipologia</b>	Projecto/construção	
<b>Objectivo:</b>	Reconquistar o espaço afecto ao peão; Tornar o espaço público acessível para todos; Favorecer a intermodalidade.	
<b>Descrição:</b>	Criação de condições para promover o aumento do número e da qualidade das deslocações pedonais e em simultâneo assegurar melhor disciplina da circulação viária e do estacionamento. Convergência para as ruas que constituem eixos de transportes públicos (intermodalidade TP-peão).	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	23	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	% de ruas que cumprem com os critérios de acessibilidade para todos. Área de via para o peão (m <sup>2</sup> ) / Área total de via (m <sup>2</sup> ).	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	<b>Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções</b>
<b>Sub-Área</b>	3.2	<b>Rede Pedonal</b>
<b>Acção</b>	22	Aumentar n.º de artérias com condicionantes ao tráfego automóvel.
<b>Tipologia</b>	Projecto/construção.	
<b>Objectivo:</b>	Peatonizar ruas de pequenas dimensões; Afectar e regulamentar o espaço público aos vários modos; Melhorar a segurança rodoviária em zonas urbanas mais sensíveis; Reconquistar do espaço afecto ao peão.	
<b>Descrição:</b>	Criação de condições para promover o aumento do número de deslocações por modos suaves.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	18,21 e 23.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Área de via para o peão (m <sup>2</sup> ) / Área total de via (m <sup>2</sup> ).	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções
<b>Sub-Área</b>	3.2	Rede Pedonal
<b>Acção</b>	23	Plano Municipal de Acessibilidade para Todos na rede pedonal estruturante.
<b>Tipologia</b>	Plano/Estudos técnicos	
<b>Objectivo:</b>	Tornar o espaço público acessível para todos. Favorecer a intermodalidade.	
<b>Descrição:</b>	Elaborar Plano/Estudos técnicos visando a eliminação das barreiras arquitectónicas e urbanísticas na rede pedonal estruturante torna-se fundamental para criação de condições para promover a igualdade de oportunidades e do direito de participação activa de toda a população na sociedade, nomeadamente às pessoas com mobilidade reduzida.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, ACAPO e APPC.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	18,19,20,21,22,24,25,26.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Km de ruas que cumprem com os critérios de acessibilidade para todos/Km de ruas totais.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções.
<b>Sub-Área</b>	3.2	Rede Pedonal
<b>Acção</b>	24	Corredores pedonais Acessíveis para Todos definidos pela ACAPO e APPC.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Tornar o espaço público acessível para todos; Favorecer a intermodalidade entre TP e marcha a pé.	
<b>Descrição:</b>	A eliminação das barreiras arquitectónicas e urbanísticas em corredores específicos pretende assegurar percursos de interesse particular para pessoas com mobilidade reduzida.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Médio	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF; ACAPO; APPC.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	23.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de utilizadores com mobilidade reduzida da ACAPO e APPC.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções
<b>Sub-Área</b>	3.3	Acessibilidades aos edifícios
<b>Acção</b>	25	Levantamento das situações de incompatibilidade c/ vista ao cumprimento do DL 163/2006.
<b>Tipologia</b>	Estudos Técnicos	
<b>Objectivo:</b>	Tornar todos os edifícios públicos acessíveis para todos.	
<b>Descrição:</b>	A fase de prospecção e avaliação das condições de acesso facultadas pelos diferentes edifícios públicos da cidade constitui a etapa preliminar de um processo que conduzirá ao cumprimento das normas aprovadas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Baixo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF; Serviços Públicos.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	23.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de edifícios públicos acessíveis/Nº total de edifícios públicos.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	3.	Espaço Público e a sua afectação aos diferentes modos e funções
<b>Sub-Área</b>	3.3	Acessibilidades aos edifícios
<b>Acção</b>	26	Projecto na área comercial da Baixa de Faro, no âmbito da UAC de Faro (unidade de acompanhamento e coordenação do programa URBCOM).
<b>Tipologia</b>	Projecto	
<b>Objectivo:</b>	Tornar o espaço público acessível para todos.	
<b>Descrição:</b>	A avaliação e proposta de alteração das condições de acesso facultadas pelos diferentes edifícios comerciais e de serviços da cidade abrangidos pelo Projecto são etapas decisivas para melhorar a acessibilidade para todos.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Elevado	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF; ACRAL.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	23.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de edifícios comerciais e de serviços da área abrangida pelo Projecto acessíveis/Nº total de edifícios comerciais e de serviços da área abrangida pelo Projecto.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	4.	Estacionamento e condicionamento da circulação.
<b>Sub-Área</b>	4.1	Oferta de estacionamento.
<b>Acção</b>	27	Construção do parque de estacionamento das Mouras Velhas.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção.	
<b>Objectivo:</b>	Diminuir o estacionamento abusivo. Libertar espaço no centro da Cidade de Faro para os modos de transporte suaves. Permitir o acesso automóvel, para curtas durações de permanência, no centro da cidade de Faro.	
<b>Descrição:</b>	Parque de estacionamento subterrâneo com capacidade de 300 lugares. Este parque irá situar-se no centro da Cidade de Faro e será pago.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Médio	
<b>Período de execução:</b>	Médio	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF/Empresa exploradora	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	33	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Taxa de ocupação média diária do parque das Mouras Velhas. Número de veículos estacionados ilegalmente que prejudicam a circulação automóvel e/ou pedonal num raio de 100 m.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	4.	Estacionamento e condicionamento da circulação
<b>Sub-Área</b>	4.1	Oferta de estacionamento
<b>Acção</b>	28	Criação de lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis, e reservas para veículos de pessoas com deficiência.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Criar estacionamento para bicicletas e reservas para veículos de pessoas com mobilidade reduzida; Ordenar e disciplinar o estacionamento na via pública.	
<b>Descrição:</b>	Recomenda-se a reserva de lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis e para pessoas com mobilidade reduzida de forma a evitar conflitos de espaço com outros utentes da via. A criação de lugares para o estacionamento de bicicletas nos centros de Faro e Montenegro é fundamental (neste momento não existem) para incentivar o uso deste modo de transporte.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Elevado	
<b>Período de execução:</b>	Baixo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	34, 35 e 37.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	N.º de lugares reservados segundo os meios/ n.º total de lugares de estacionamento.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	4.	Estacionamento e condicionamento da circulação.
<b>Sub-Área</b>	4.1	Oferta de estacionamento.
<b>Acção</b>	29	Construção de um parque de estacionamento periférico na entrada de Olhão.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Diminuir o nº de viagens em automóvel em zonas mais centrais da cidade de Faro. Desincentivar a permanências de veículos automóveis de média e longa duração em zonas centrais.	
<b>Descrição:</b>	A criação de novos lugares de estacionamento nas entradas da cidade de Faro tem em vista a recuperação do espaço para os peões uma vez que se pretende diminuir as viagens no interior da cidade.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Elevado	
<b>Período de execução:</b>	Médio	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	9 e 10.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Taxa de ocupação média diária.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	4.	Estacionamento e condicionamento da circulação.
<b>Sub-Área</b>	4.1	Oferta de estacionamento
<b>Acção</b>	30	Construção do silo automóvel junto ao Hotel Eva.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção.	
<b>Objectivo:</b>	Permitir o acesso automóvel, para curtas durações de permanência, ao principal centro funcional da Cidade de Faro; Libertar espaço no centro da Cidade de Faro para os modos de transporte suaves; Diminuir o estacionamento abusivo.	
<b>Descrição:</b>	O auto silo situa-se no centro da cidade e com a entrada em funcionamento reforça-se a oferta de lugares pagos.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Médio	
<b>Período de execução:</b>	Médio	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, Empresa Exploradora.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	33	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Taxa de ocupação média diária.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	4.	Estacionamento e condicionamento da circulação.
<b>Sub-Área</b>	4.2	Gestão
<b>Acção</b>	31	Ampliação das zonas tarifadas de estacionamento no centro da cidade.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Ordenar e disciplinar o estacionamento na via pública; Desincentivar a permanência de veículos automóveis de média e longa duração em zonas centrais.	
<b>Descrição:</b>	As zonas A e B de estacionamento pago têm-se revelado um sucesso ao nível do ordenamento e disciplina no estacionamento bem como na fluidez do tráfego. Pretende-se expandir este conceito a novos arruamentos.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Médio	
<b>Período de execução:</b>	Baixo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF/Empresa Exploradora.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	33	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Número de lugares de estacionamento pago/número total de lugares.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	4.	Estacionamento e condicionamento da circulação
<b>Sub-Área</b>	4.3	Mercadorias
<b>Acção</b>	32	Criação de lugares de estacionamento para Cargas e Descargas.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Diminuir o estacionamento em segunda fila devido às cargas/descargas.	
<b>Descrição:</b>	Para o correcto funcionamento das zonas de carga e descarga requer-se o controlo da duração do estacionamento de veículos comerciais e o impedimento de estacionamento de veículos particulares. O número de estacionamentos ilegais devido às cargas e descargas é muito significativo em Faro e no Montenegro.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Elevado	
<b>Período de execução:</b>	Baixo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	33.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Número de lugares para cargas/descargas/número total de lugares. Nº de infracções detectadas.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	4.	Estacionamento e condicionamento da circulação.
<b>Sub-Área</b>	4.2	Fiscalização
<b>Acção</b>	33	Reforço da implementação de medidas de fiscalização mais eficazes nos centros de Faro e Montenegro, nas vias estruturantes da cidade de Faro e Montenegro e nas zonas de carga e descarga.
<b>Tipologia</b>	Programa de vigilância e controlo.	
<b>Objectivo:</b>	Diminuir o estacionamento abusivo; Ordenar e disciplinar o estacionamento na via pública.	
<b>Descrição:</b>	Ampliar a fiscalização nas principais vias das áreas em estudo justifica-se pela necessidade de disciplinar o estacionamento.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Elevado	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF/Polícia Local.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	28, 31, 32 e 33.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Número de infracções detectadas.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	5.	Redes Cicláveis
<b>Sub-Área</b>	5.1	Ciclovias
<b>Acção</b>	34	Implementação de percursos cicláveis na estrutura urbana consolidada e na ligação à Praia de Faro, articulados com a Ecovia.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção.	
<b>Objectivo:</b>	Potenciar o uso da bicicleta como modo de transporte alternativo nas viagens pendulares e de lazer. Melhorar a segurança dos ciclistas.	
<b>Descrição:</b>	Projectar e construir uma rede coerente de vias cicláveis (segregadas ou partilhadas) definindo os pontos para localizar equipamento para o estacionamento das bicicletas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Médio	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	35, 36 e 37	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Km de ciclovia novos por ano/Km de ciclovia existentes. nº de utilizadores das ciclovias (contagens).	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	5.	Redes Cicláveis
<b>Sub-Área</b>	5.1	Ciclovias
<b>Acção</b>	35	Criação de zonas e equipamentos preferenciais para o estacionamento de bicicletas.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Potenciar o uso da bicicleta como modo de transporte alternativo nas viagens pendulares e de lazer. Criar estacionamento de longa duração para bicicletas;	
<b>Descrição:</b>	Colocação estratégica dos equipamentos para estacionamento das bicicletas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	1-2 anos	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	34 e 37.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de equipamentos para estacionamento de bicicletas implementados por ano.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	5.	Redes Cicláveis
<b>Sub-Área</b>	5.2	Ecovia
<b>Acção</b>	36	Conclusão da Ecovia, com ligação ao concelho de Olhão.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Construção	
<b>Objectivo:</b>	Ligação de Faro com os concelhos limítrofes através de uma via ecológica. Potenciar o uso da bicicleta como modo de transporte alternativo nas viagens pendulares e de lazer.	
<b>Descrição:</b>	Com uma extensão de 214 km, a Ecovia do Litoral percorre o território de 12 municípios e caracteriza-se por um contínuo de troços distintos, desde extensões de circulação exclusiva a veículos não-motorizados, a outras de tráfego misto em estradas e caminhos com reduzidos volumes de circulação.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alta	
<b>Período de execução:</b>	Médio	
<b>Custo económico:</b>	Elevado	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	34.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Número de utilizadores por ano.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	5.	Redes Cicláveis
<b>Sub-Área</b>	5.3	Planeamento e Gestão
<b>Acção</b>	37	Plano de Redes Cicláveis.
<b>Tipologia</b>	Plano.	
<b>Objectivo:</b>	Planear uma rede ciclável de forma integrada e complementar com os outros modos de transporte.	
<b>Descrição:</b>	Definir uma rede de ciclovias e equipamentos de suporte às viagens em bicicleta, de forma a garantir a acessibilidade, a coerência do traçado, a segurança, o conforto e atractividade. Nas viagens multimodais com o recurso a uma bicicleta é fundamental a colocação de parques para bicicletas junto das paragens de autocarros ou de parques de estacionamento automóvel. Os outros modos de transporte públicos devem assegurar condições de transporte de bicicletas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Médio	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	34,35,36.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Equipa de monitorização do Plano de Redes Cicláveis.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	6.	Comunicação e Inovação
<b>Sub-Área</b>	6.1	Sensibilização para o uso de modos de transporte suaves.
<b>Acção</b>	38	Campanha de informação e sensibilização, através de projectos-piloto de demonstração.
<b>Tipologia</b>	Planos e programas específicos que envolvem os agentes sociais.	
<b>Objectivo:</b>	Incentivar o uso dos modos de transporte suaves.	
<b>Descrição:</b>	Promover o conhecimento e compreensão dos impactes da actual motorização, das alternativas de transporte em modo suave, destaque para o conhecimento e respeito das normas de circulação das bicicletas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Médio	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, Juntas de Freguesias.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	23 e 37.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de campanhas por ano. Nº de participantes por campanha.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	6.	Comunicação e Inovação
<b>Sub-Área</b>	6.2	Segurança Rodoviária
<b>Acção</b>	39	Campanhas para fomentar os valores do civismo.
<b>Tipologia</b>	Planos e programas específicos.	
<b>Objectivo:</b>	Reduzir a sinistralidade no município e melhorar as condições de mobilidade por via de uma maior consciência cívica.	
<b>Descrição:</b>	As medidas activas de fiscalização têm de ser acompanhadas com o fomento de valores de civismo e tolerância.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, Juntas de Freguesias, Escolas.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de campanhas por ano. Nº de participantes por campanha.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	6.	Comunicação e Inovação
<b>Sub-Área</b>	6.3	Formação
<b>Acção</b>	40	Programas de formação aos profissionais das escolas de condução.
<b>Tipologia</b>	Planos e programas específicos.	
<b>Objectivo:</b>	Sensibilizar a população para os benefícios de uma condução ecológica e para a segurança.	
<b>Descrição:</b>	A condução ecológica e defensiva exige por parte dos profissionais formação actualizada no sentido de uma maior divulgação do que são as boas práticas.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, ex-DGV, Escolas de Condução.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de programas de formação por ano. Nº de participantes por programa de formação.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	6.	Comunicação e Inovação
<b>Sub-Área</b>	6.3	Formação
<b>Acção</b>	41	Programas de formação aos profissionais das principais entidades empregadoras.
<b>Tipologia</b>	Formação	
<b>Objectivo:</b>	Sensibilização da população dos efeitos nefastos do uso excessivo do veículo automóvel. Reduzir o número e a velocidade dos veículos na cidade.	
<b>Descrição:</b>	Fomentar a mudança de comportamentos e sensibilizar para a partilha de responsabilidades exige formação.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Alto	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF, Empresas de média e grande dimensão.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>	43.	
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de campanhas por ano. Nº de participantes por campanha.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	6.	Comunicação e Inovação
<b>Sub-Área</b>	6.3	Iniciativas inovadoras
<b>Acção</b>	42	Sistema de Informação de Congestionamento do trânsito.
<b>Tipologia</b>	Projecto/Implementação.	
<b>Objectivo:</b>	Reduzir o número e a velocidade dos veículos na cidade. Reduzir os tempos de espera na circulação.	
<b>Descrição:</b>	Para diminuir os tempos perdidos nos congestionamentos justifica-se o recurso à disponibilização da informação em tempo real.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Médio	
<b>Período de execução:</b>	1-2 anos	
<b>Custo económico:</b>	Médio	
<b>Sectores implicados:</b>	CMF.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Média dos tempos perdidos na circulação (estimativa através de inquéritos). Contagens em algumas intersecções críticas nas horas de ponta.	

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção**

---

<b>Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável</b>		
<b>Área de intervenção</b>	6.	Comunicação e Inovação
<b>Sub-Área</b>	6.3	Iniciativas inovadoras
<b>Acção</b>	43	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável pelas grandes instituições geradoras/atractoras de tráfego: Universidade do Algarve, Fórum Algarve, ANA, Aeroporto de Faro, Hospital de Faro, Segurança Social (inclui gestão de oferta de autocarros da empresa).
<b>Tipologia</b>	Plano.	
<b>Objectivo:</b>	Incentivar a participação das empresas e do cidadão na sustentabilidade.	
<b>Descrição:</b>	Sendo a mobilidade sustentável da responsabilidade de todos, as grandes instituições geradoras/atractoras de viagens devem participar neste processo de mudança de paradigma.	
<b>Grau de prioridade:</b>	Médio	
<b>Período de execução:</b>	Contínuo	
<b>Custo económico:</b>	Baixo	
<b>Sectores implicados:</b>	Empresas privadas e públicas.	
<b>Inter-relação com outras acções:</b>		
<b>Indicadores de monitorização:</b>	Nº de empresas que têm Plano de Mobilidade Sustentável de empresas. Nº de trabalhadores que alteraram o modo de deslocação.	

Plano de Mobilidade Sustentável  
**Faro | 2008**



Plano de Mobilidade Sustentável  
2008-2012