

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.01
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de um sistema de bicicletas partilhadas
Entidade Responsável	Município da Maia Autoridade Metropolitana do Porto outros Municípios Metro do Porto STCP
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Melhoria substancial da intermodalidade entre o transporte coletivo urbano e o modo ciclável Promoção da utilização do modo ciclável e redução das viagens motorizadas
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	<p>Prevê-se implementar, no núcleo urbano da cidade e ao longo da ligação à Zona Industrial e TecMaia, um conjunto de estações de bicicletas que permitam percorrer os principais pontos de origem e destino de viagens, passíveis de transição para este modo, permitindo aportar melhores condições de utilização do mesmo, de forma rápida e cómoda por parte dos utilizadores deste modo, aumentando o interesse/vantagens na sua utilização.</p> <p>Recomenda-se uma implementação faseada, remetendo algumas estações para o médio prazo, à semelhança do que se preconizou relativamente ao projeto da rede ciclável, permitindo adequar a implementação do sistema partilhado aos resultados da utilização da rede ciclável e aos devolvidos pela monitorização da adesão dos potenciais utilizadores a captar.</p> <p>Procurou-se igualmente articular os dispositivos de estacionamento de bicicletas com as estações de transporte público coletivo, nos casos em que se situem no mesmo arruamento, fazendo-os coincidir, tal como se pode observar, por exemplo, nas estações do Fórum Maia e Parque Maia, na Praça do Município, na Avenida Dom Manuel II ou na Via Periférica da Maia, na articulação com a Av. António Santos Leite, garantindo a tão desejada interoperabilidade entre modos mais sustentáveis.</p> <p>A norte, nos troços que se prevê a ligação do centro da Cidade da Maia à Zona Industrial, entende-se que se justifica apenas a implementação de estações de bicicletas junto ao TecMaia e às estações de Metro (complementando o estacionamento de bicicletas que já se propôs para estes locais), pela distância e volume potencial de utilizadores que se crê virem a utilizar esta ligação.</p> <p>Isto não invalida que na Fase 2 de implementação ou posteriormente possam ser complementadas por outras estações ao longo do referido percurso que a Câmara Municipal da Maia entenda relevantes, designadamente perto da interseção entre as Vias de Francisco Sá Carneiro e Eng. Belmiro Mendes de Azevedo, onde existe uma paragem de TER.</p> <p>A presente ação apresenta uma carácter supramunicipal, sendo incluída nos projetos metropolitanos no PAMUS Metropolitano. No orçamento considerou-se o valor global do investimento, no entanto a aquisição de material circulante, conforme regulamento, não será imputável.</p>
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-3, I-5, I-6, I-7, I-13, I-14, I-15, I-16 e I-17 e III-5 do PAMUS e I-1, I-2, I-3, I-4, I-5, I-6 e I-7 do PARU e I-1 do PAICD.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	N.º Bicicletas disponibilizado	70 (2018)
	N.º Estações de Estacionamento	23 (2018)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	30.000,00	0,00	30.000,00
Ações imateriais	8.000,00	0,00	8.000,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	250.000,00	0,00	250.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	288.000,00	0,00	288.000,00

Calendarização do Investimento

Início

Fim

2016

2018

Observações

Ação metropolitana, mantendo-se o projeto, embora sem mobilização de verba, na qual parte do investimento, à luz da atual redação dos documentos de suporte, não é elegível (aquisição de material circulante)

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)



Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.02
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação e desenvolvimento de Rede Ciclável - Ciclovia Urbana do Centro da Cidade com ligação ao núcleo urbano do Castelo
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia - Freguesia da Cidade da Maia
Objetivos Específicos	Aumento do peso da quota do modo ciclável na repartição modal Redução da quota de utilização dos modos motorizados Maior equilíbrio na afetação do espaço público em favor dos modos suaves e redução do uso do transporte individual, contribuindo para melhorar a qualidade ambiental do concelho, pela redução de emissões atmosféricas e dos níveis de ruído associados ao tráfego rodoviário
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	<p>Com esta medida pretende-se a criação de uma rede ciclável que contribua para uma transferência modal, complementando as medidas previstas na ação "Melhoria das condições de coexistência dos modos suaves, podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes entre peões e ciclistas, no núcleo urbano da Cidade da Maia e do Castelo da Maia".</p> <p>A proposta incide sobre a concretização de uma rede de ciclovias segregadas e integradoras, com as condições de conforto e segurança adequadas para os utilizadores, e desta forma promover a integração deste modo de transporte na cadeia regular de viagens dos residentes, trabalhadores e estudantes no local.</p> <p>O Município avançou já com a elaboração do estudo prévio para a ciclovia do centro da cidade da Maia, considerando que se concluiu em julho de 2015 a 1.ª fase do Ecocaminho e se prevê avançar a curto prazo com o projeto da 2.ª fase do mesmo, o referido projeto procura criar dois percursos cicláveis circulares a estes, os quais, na sua totalidade, perfazem uma rede com 8 km de extensão, que ligam as principais zonas residenciais da cidade e interfaces de transportes públicos a alguns dos principais polos empregadores, como o são a Área Empresarial Maia I e a Área Empresarial a Poente da Cidade da Maia.</p> <p>Um primeiro (circular 1), mais curto, ligando os dois extremos do Ecocaminho e estabelecendo ligação à Câmara Municipal, através da Rua Padre António, Rua Dr. Carlos Pires Felgueiras, Urbanização Novo Rumo e Via Periférica.</p> <p>Um segundo percurso ciclável (circular 2), no qual se propõe o prolongamento pela Av. Altino Coelho, Rua de São Romão, Rotunda do Lavrador e Via Periférica, com um prolongamento pela Urbanização dos Maninhos, ligando ao Parque Urbano dos Maninhos e incluindo a Av. Dom Manuel II, que estabelece uma ligação vertical entre os dois percursos.</p> <p>Em complemento encontra-se o Município a estudar a proposta base de ligação da Ciclovia do Centro da Cidade da Maia ao Centro do Castelo da Maia, estabelecendo ligação com a Área de Acolhimento Empresarial da Maia I (um das maiores áreas empresariais do concelho), aos equipamentos escolares no núcleo urbano do Castelo da Maia, ao Complexo de Educação Ambiental da Quinta da Gruta, e ao ISMAI - Instituto Superior da Maia, prevendo que passe pelas seguintes artérias:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Via Dr. Francisco Sá Carneiro _ Via Eng. Belmiro Mendes de Azevedo _ Rua do Bairro _ Via Diagonal _ Rua Eng.º Frederico Ulrich _ Av. Estêvão Oliveira Maia _ Rua D. Maria II _ Rua João Maia. <p>Em termos de faseamento, pretende-se implementar numa primeira fase a Ciclovia do Centro da Cidade da Maia e, posteriormente, a ligação desta ao Castelo da Maia.</p>

Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-4, I-5, I-6, I-12, I-12, I-14, I-15 e I-16 do PAMUS e I-1, I-2, I-3, I-4, I-5, I-6 e I-7 do PARU e I-1 do PAICD.
-------------------------------	--

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	7 (2018) 7 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA- INERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	51.837,60	0,00	51.837,60
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.295.940,00	0,00	1.295.940,00
Aquisição de serviços	12.959,40	0,00	12.959,40
Certificações		0,00	0,00
TOTAIS	1.360.737,00	0,00	1.360.737,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2016	2020

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantêm-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.04
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de uma rede estruturada de infraestruturas de estacionamento para bicicletas e implementação de ações de sensibilização sobre a problemática da mobilidade sustentável (promoção de modos suaves, pedonal e ciclável e transportes públicos coletivos), incluindo a monitorização estratégica intercalar e final do PAMUS
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Melhoria substancial da intermodalidade entre o transporte coletivo urbano e o modo ciclável Promoção da utilização do modo ciclável e redução das viagens motorizadas
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	<p>A criação de uma rede ciclável e o objetivo de promoção da inclusão deste modo de transporte na cadeia regular de viagens não pode ser dissociado da criação de uma rede estruturada de dispositivos de estacionamento para bicicletas que permita aos utilizadores deste modo de transporte parcar os seus próprios veículos, com maior segurança e conforto.</p> <p>Paralelamente, entendeu-se como fundamental associar à ação, ela própria complementar de todas as ações de criação de redes cicláveis, a realização sistemática de ações de sensibilização sobre a problemática da mobilidade sustentável, com vista à promoção dos modos suaves (pedonal e ciclável) e dos transportes públicos coletivos, incutindo na população a adoção de novos hábitos e a consciência da importância da utilização deste novos modos, para a saúde, o ambiente e a economia.</p> <p>Em complemento ou até mesmo em antecipação à execução dos projetos de criação das redes cicláveis, prevê-se a colocação de uma rede de estacionamento para bicicletas junto aos principais polos de emprego, interfaces de transporte (nas estações do Metro do Porto, estações ferroviárias e junto às principais paragens de Transporte Coletivo Rodoviário – TCR, localizadas junto a ciclovias) e equipamentos coletivos.</p> <p>O município encontra-se já a desenvolver os estudos urbanísticos de referência para a instalação de estacionamento de bicicletas nos seguintes locais:</p> <ol style="list-style-type: none"> Interface Parque Maia EB1/II da Maia Praça do Dr. José Vieira de Carvalho Rua Dr Carlos Pires Felgueiras (servir SMEAS e IEFP) Rua de S. Romão/Rotunda Lavrador Zona Desportiva da Cidade da Maia - Poente Zona Desportiva da Cidade da Maia – Nascente, junto Burger King Interface Palmilheira/Águas Santas EB1/II da Pícuca ES de Águas Santas Interface Zona Industrial Interface de Mandim Interface Castelo da Maia Mercado Castelo da Maia Quinta da Gruta ISMAI Parque Central (no interior do parque de estacionamento) <p>No que se refere às ações de sensibilização, considera-se que a implementação de um programa de ações de sensibilização sobre a problemática da mobilidade sustentável junto da população em geral permitirá efetivar uma gradual mudança de comportamentos por parte dos cidadãos relativamente à temática da mobilidade. Desta forma, em articulação com outras</p>

Relação com outros(as)

Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-3, I-5, I-6, I-7, I-12, I-13, I-14, I-15, I-16 e III-2 do PAMUS, sendo que a componente de ações de sensibilização e monitorização interage com todas as ações do PAMUS e I-1, I-2, I-3, I-4, I-5, I-6 e I-7 do PARU e I-1 do PAICD.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	N.º Estruturas de Estacionamento Instaladas	15 (2020)
	N.º de Ações realizadas	10 (2020)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA- INERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	80.000,00	0,00	80.000,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	18.750,00	0,00	18.750,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações		0,00	0,00
TOTAIS	98.750,00	0,00	98.750,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2016	2020

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

A componente de monitorização é uma ação elegível de acordo com o disposto na alínea d) do n.º 1 do art.º 7.º do POSEUR.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.05
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Prolongamento do Ecocaminho da Maia, desde as "Avenidas Paralelas" (ligação ao Centro da Cidade da Maia) à estação de Metro de Mandim (Área de Acolhimento Empresarial da Maia I)
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Beneficiar a intermodalidade e potenciar o uso de modos suaves. Redução de emissão de poluentes.
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	<p>Este projeto pretende dar continuidade à rede de ciclovias urbanas e percursos pedonais, já iniciada, privilegiando a ligação a áreas de elevada procura, como o são as Áreas de Acolhimento Empresarial Maia I e Área de Acolhimento Empresarial a Poente da Cidade da Maia (SONAE) com o principal Aglomerado Urbano do Concelho, aproveitando e requalificando canais existentes e valorizando o património edificado associado, travando a sua degradação, seguindo a experiência de outros países europeus, reutilizando o domínio público ferroviário a novo uso.</p> <p>O Ecocaminho, no Concelho da Maia, possui uma programação de execução faseada por troços.</p> <p>O primeiro troço foi já executado, no âmbito de uma candidatura aprovada no QREN 2007-2013, correspondendo a uma extensão de 2,8km, que serve, para além do Centro da Cidade a Área de Acolhimento Empresarial a Poente da Cidade da Maia, onde se localizam, entre outras empresas, a SONAE e o Centro de Distribuição da Modis, e a Estação/Interface da Linha de Metro Parque Maia.</p> <p>O Troço II, configura o prolongamento do primeiro troço para Norte com o intuito de ligação à estação de Metro de Mandim, em pleno coração da Área de Acolhimento Empresarial Maia I, numa extensão de 1,5 km.</p> <p>Pretende-se criar um espaço canal destinado à mobilidade suave quotidiana, de ligação a polos empregadores, efetuando a ligação com interfaces de transporte público coletivo de elevada utilização, no caso as estações de metro Parque Maia, Zona Industrial e Mandim, promovendo a intermodalidade, entre os modos de transporte público ferroviário ligeiro e rodoviário de passageiros com o modo pedonal e ciclável.</p> <p>Esta via é dedicada aos modos suaves (pedonal e ciclável), munida de boas condições de apoio e de segurança e de espaços de apoio, sinalética e iluminação, prevendo-se ainda a existência de edifícios de apoio à mesma, os quais devem preferencialmente resultar da reconversão de edifícios existentes associados às memórias do antigo canal ferroviário.</p> <p>Esta rede pedonal e ciclável tem subjacente uma visão de conjunto integrada no sistema de transportes, de ordenamento do território e ambiente, nomeadamente seguindo princípios de sustentabilidade, na perspetiva do bem-estar económico, social e ambiental, no estabelecimento de relações de complementaridade entre diferentes modos de deslocação e na relação entre o planeamento de transportes e ordenamento do território, e a concertação na perceção de problemas, necessidades, expectativas e oportunidades.</p>

Relação com outros(as)

Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-4, III-4, IV-1 e IV-2 do PAMUS.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	1,5 (2018)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA- INERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios		0,00	0,00
Estudos e projetos	15.800,00	0,00	15.800,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	395.000,00	0,00	395.000,00
Aquisição de serviços	3.950,00	0,00	3.950,00
Certificações		0,00	0,00
TOTAIS	414.750,00	0,00	414.750,00

Calendarização do Investimento

Início

Fim

2016

2018

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantêm-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.06
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Melhoria das condições de coexistência dos modos suaves, podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes entre peões e ciclistas, no núcleo urbano da Cidade da Maia
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	<p>Redução dos níveis de sinistralidade nas áreas urbanas.</p> <p>Melhoria da qualidade ambiental por via de reduções do nível do ruído e das emissões poluentes. A redução das velocidades de 50 km/h para 30 km/h induz reduções dos níveis de ruído entre 4 a 5 decibéis.</p> <p>Melhoria da distribuição dos fluxos de tráfego de forma mais concertada e equilibra tendencialmente o uso do transporte individual.</p> <p>Melhoria do ambiente urbano e consequentemente prevenção da saída dos residentes dos núcleos urbanos para zonas mais calmas, reduzindo assim o "suburban sprawl" que é, como se sabe, uma das causas do aumento dos custos económicos, sociais e ambientais da sociedade.</p>
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer de acordo com o definido no Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, ou seja, uma rede que proporcionem acesso seguro e confortável às pessoas, sobretudo às pessoas com mobilidade reduzida, que representam mais de 60% do total da população;
Descrição	<p>Este projeto consiste na adoção de medidas de melhoria das condições de coexistência entre os modos suaves, melhorando as condições atualmente existentes, através de alargamento das áreas dedicadas ao peão e ciclista em detrimento do espaço dedicado ao transporte automobilizado, associado à eliminação de pontos de acumulação de acidentes com ciclistas e peões, sempre que tal se manifestar necessário, contribuindo para uma maior segurança e conforto na coexistência de fluxos.</p> <p>Em primeiro lugar, ao nível da melhoria das condições de coexistência do modo pedonal, prevê-se a criação de uma rede de percursos acessíveis de acordo com o definido no Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, ou seja, uma rede que proporcionem acesso seguro e confortável às pessoas, sobretudo às pessoas com mobilidade reduzida, que representam mais de 60% do total da população.</p> <p>Por outro lado, pretende-se ainda uma requalificação do espaço pedonal e ciclável com o objetivo de munir estes espaços de melhores condições de circulação, e, como tal, maior vocação para estes modos.</p> <p>A tipologia de medidas a aplicar baseia-se no conjunto de soluções tipo apresentadas no Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho da Maia, podendo assumir diversas soluções em função das características do local a intervir, e que se revelem necessárias em sede de projeto de execução, como sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilização de "portões" para assinalar a entrada nas áreas pedonais, a implementar/melhorar, materializados pela aposição de elementos moderadores dos movimentos, pré-avisos, diferenciação na cor do pavimento, ou combinação de mais do que um destes tipos de elementos; - Alargamento dos passeios e implementação de estrangulamentos a partir dos passeios, melhorando a visibilidade do peão e para o peão; - Aumento da largura do espaço público dedicado ao peão e ao ciclista e substituição da sinalização vertical e marcas rodoviárias por descontinuidades nos corredores; - Implementação de vias dedicadas a estes modos; <p>Propõe-se as seguintes fases para a implementação da ação:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 – Av. Luís de Camões e Rua José Rodrigues da Silva Júnior 2 – Urbanização Novo Rumo 3 – Urbanização Altos 4 – Urbanização Cidade Jardim 5 – Urbanização a nascente da Rua Altino Coelho e a sul da Av. Dom Manuel II 6 – Urbanização Maninhos 7 – Outras áreas não incluídas nas anteriores.

Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-3, I-5, I-6, I-12, I-13, I-14, I-15, I-16, I-17 e III-5 do PAMUS e I-1, I-2, I-3, I-4, I-5, I-6 e I-7 do PARU e I-1 do PAICD.
-------------------------------	---

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	M2 de área abrangida por medidas de melhoria das condições de coexistência	2.000.000 m2 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal Eliminadas	856 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	104.400,00	0,00	104.400,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	3.249.500,00	0,00	3.249.500,00
Aquisição de serviços	26.100,00	0,00	26.100,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	3.380.000,00	0,00	3.380.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2019	2020

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.07
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Melhoria das condições de coexistência dos modos suaves, podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes entre peões e ciclistas, no núcleo urbano de Águas Santas
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	<p>Redução dos níveis de sinistralidade nas áreas urbanas.</p> <p>Melhoria da qualidade ambiental por via de reduções do nível do ruído e das emissões poluentes. A redução das velocidades de 50 km/h para 30 km/h induz reduções dos níveis de ruído entre 4 a 5 decibéis.</p> <p>Melhoria da distribuição dos fluxos de tráfego de forma mais concertada e equilibra tendencialmente o uso do transporte individual.</p> <p>Melhoria do ambiente urbano e consequentemente prevenção da saída dos residentes dos núcleos urbanos para zonas mais calmas, reduzindo assim o "suburban sprawl" que é, como se sabe, uma das causas do aumento dos custos económicos, sociais e ambientais da sociedade.</p>
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	<p>A adoção de medidas de melhoria das condições de coexistência entre os modos suaves e a eliminação de pontos de acumulação de acidentes com ciclistas e peões, contribuindo para uma maior segurança e conforto na coexistência de fluxos.</p> <p>Em primeiro lugar, ao nível da melhoria das condições de coexistência do modo pedonal, prevê-se a criação de uma rede de percursos acessíveis de acordo com o Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, que define para o espaço público uma rede de percursos pedonais designados acessíveis, que proporcionem acesso seguro e confortável às pessoas, sobretudo às pessoas com mobilidade reduzida, que representam mais de 60% do total da população.</p> <p>Por outro lado, pretende-se uma requalificação do espaço pedonal e ciclável com o objetivo de criar áreas com uma maior vocação para estes modos.</p> <p>A tipologia de medidas a aplicar baseiam-se no conjunto de soluções tipo apresentadas no Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho da Maia, podendo assumir diversas soluções em função das características do local a intervir, e que se revelem necessárias em sede de projeto de execução, como sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilização de "Portões" para assinalar a entrada nas áreas pedonais, a implementar/melhorar, materializados pela aposição de elementos moderadores dos movimentos, pré-avisos, diferenciação na cor do pavimento, ou combinação de mais do que um destes tipos de elementos; - Alargamento dos passeios e implementação de estrangulamentos a partir dos passeios, melhorando a visibilidade do peão e para o peão; - Aumento da largura do espaço público dedicado ao peão e ao ciclista e substituição da sinalização vertical e marcas rodoviárias por descontinuidades nos corredores; - Implementação de vias dedicadas a estes modos. <p>Propõe-se as seguintes fases:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 – Área residencial na continuidade da área envolvente à ES Águas Santas; 2 – Urbanização entre a Rua D. Afonso Henriques, a Av. Lidador da Maia e a Rua Manuel Francisco de Araújo 3 – Moutidos 4 – Corim 5 – Área residencial na nascente da Rua D. Afonso Henriques e a Norte da Av. Lidador da Maia 6 – Área entre a Rua D. Afonso Henriques, a Rua do Mosteiro e a Rua do Calvário <p>A presente medida, tal como definida no PMSCM, abrange uma área de cerca de 1.600.000 m2, para o qual se estima um custo de implementação de 1.110.000,00 euros.</p>

Relação com outros(as)

Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-4, I-7, I-11, III-2 e III-5 do PAMUS e projetos que venham a ser desenvolvidos no âmbito da Estratégia Municipal de Reabilitação Urbana, para a ARU, cujo projeto de delimitação se encontra em curso, na esteira da Rua Dom Afonso Henriques, entre a envolvente norte ao cruzamento do Alto da Maia e o entroncamento com a Travessa das Oliveiras, abrangendo os aglomerados urbanos de Águas Santas e Pedrouços.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	M2 de área abrangida por medidas de melhoria das condições de coexistência	1.600.000 m2 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal Eliminadas	475 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	44.400,00	0,00	44.400,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.044.500,00	0,00	1.044.500,00
Aquisição de serviços	11.100,00	0,00	11.100,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.100.000,00	0,00	1.100.000,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2017	2019

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.08
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Melhoria das condições de coexistência dos modos suaves, podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes entre peões e ciclistas, no núcleo urbano de Castelo da Maia
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	<p>Redução dos níveis de sinistralidade nas áreas urbanas.</p> <p>Melhoria da qualidade ambiental por via de reduções do nível do ruído e das emissões poluentes. A redução das velocidades de 50 km/h para 30 km/h induz reduções dos níveis de ruído entre 4 a 5 decibéis.</p> <p>Melhoria da distribuição dos fluxos de tráfego de forma mais concertada e equilibra tendencialmente o uso do transporte individual.</p> <p>Melhoria do ambiente urbano e consequentemente prevenção da saída dos residentes dos núcleos urbanos para zonas mais calmas, reduzindo assim o "suburban sprawl" que é, como se sabe, uma das causas do aumento dos custos económicos, sociais e ambientais da sociedade.</p>
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	<p>A adoção de medidas de melhoria das condições de coexistência entre os modos suaves e a eliminação de pontos de acumulação de acidentes com ciclistas e peões, contribuindo para uma maior segurança e conforto na coexistência de fluxos.</p> <p>Em primeiro lugar, ao nível da melhoria das condições de coexistência do modo pedonal, prevê-se a criação de uma rede de percursos acessíveis de acordo com o Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, que define para o espaço público uma rede de percursos pedonais designados acessíveis, que proporcionem acesso seguro e confortável às pessoas, sobretudo às pessoas com mobilidade reduzida, que representam mais de 60% do total da população.</p> <p>Por outro lado, pretende-se uma requalificação do espaço pedonal e ciclável com o objetivo de criar áreas com uma maior vocação para estes modos.</p> <p>A tipologia de medidas a aplicar baseiam-se no conjunto de soluções tipo apresentadas no Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho da Maia, podendo assumir diversas soluções em função das características do local a intervir, e que se revelem necessárias em sede de projeto de execução, como sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilização de "portões" para assinalar a entrada nas áreas pedonais, a implementar/melhorar, materializados pela aposição de elementos moderadores dos movimentos, pré-avisos, diferenciação na cor do pavimento, ou combinação de mais do que um destes tipos de elementos; - Alargamento dos passeios e implementação de estrangulamentos a partir dos passeios, melhorando a visibilidade do peão e para o peão; - Aumento da largura do espaço público dedicado ao peão e ao ciclista e substituição da sinalização vertical e marcas rodoviárias por descontinuidades nos corredores; - Implementação de vias dedicadas a estes modos. <p>Propõe-se as seguintes fases:</p> <p>Fase 1 – Território a norte da Via Diagonal e a Nascente da EN14</p> <p>Fase 2 – Quarteirão das escolas</p> <p>Fase 3 – Área a poente da N14</p> <p>A presente medida, tal como definida no PMSCM, abrange uma área de cerca de 1.074.755 m², para a qual se estimou um custo de implementação de 2.010.000,00 euros.</p>

Relação com outros(as)

Com os projetos que se seguem: projetos n.º1-5, I-11, III-4, III-5, III-7, IV-2 e VIII-1 do PAMUS e projetos que venham a ser desenvolvidos no âmbito da Estratégia Municipal de Reabilitação Urbana, para a ARU, cujo projeto de delimitação se encontra em curso, na esteira da EN14, entre a rotunda da Decathlon/Maxmat, a sul e o entroncamento com a Tv. da Areosa a norte, na freguesia do Castelo da Maia.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	M2 de área abrangida por medidas de melhoria das condições de coexistência	1.074.755 m2 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal Eliminadas	372 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	80.400,00	0,00	80.400,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.909.500,00	0,00	1.909.500,00
Aquisição de serviços	20.100,00	0,00	20.100,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	2.010.000,00	0,00	2.010.000,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2018	2020

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.9
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Melhoria das condições de coexistência dos modos suaves, podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes entre peões e ciclistas, no núcleo urbano de Pedrouços
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	<p>Redução dos níveis de sinistralidade nas áreas urbanas.</p> <p>Melhoria da qualidade ambiental por via de reduções do nível do ruído e das emissões poluentes. A redução das velocidades de 50 km/h para 30 km/h induz reduções dos níveis de ruído entre 4 a 5 decibéis.</p> <p>Melhoria da distribuição dos fluxos de tráfego de forma mais concertada e equilibra tendencialmente o uso do transporte individual.</p> <p>Melhoria do ambiente urbano e consequentemente prevenção da saída dos residentes dos núcleos urbanos para zonas mais calmas, reduzindo assim o "suburban sprawl" que é, como se sabe, uma das causas do aumento dos custos económicos, sociais e ambientais da sociedade.</p>
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	<p>A adoção de medidas de melhoria das condições de coexistência entre os modos suaves e a eliminação de pontos de acumulação de acidentes com ciclistas e peões, contribuindo para uma maior segurança e conforto na coexistência de fluxos.</p> <p>Em primeiro lugar, ao nível da melhoria das condições de coexistência do modo pedonal, prevê-se a criação de uma rede de percursos acessíveis de acordo com o Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, que define para o espaço público uma rede de percursos pedonais designados acessíveis, que proporcionem acesso seguro e confortável às pessoas, sobretudo às pessoas com mobilidade reduzida, que representam mais de 60% do total da população.</p> <p>Por outro lado, pretende-se uma requalificação do espaço pedonal e ciclável com o objetivo de criar áreas com uma maior vocação para estes modos.</p> <p>A tipologia de medidas a aplicar baseiam-se no conjunto de soluções tipo apresentadas no Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho da Maia, podendo assumir diversas soluções em função das características do local a intervir, e que se revelem necessárias em sede de projeto de execução, como sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilização de "portões" para assinalar a entrada nas áreas pedonais, a implementar/melhorar, materializados pela aposição de elementos moderadores dos movimentos, pré-avisos, diferenciação na cor do pavimento, ou combinação de mais do que um destes tipos de elementos; - Alargamento dos passeios e implementação de estrangulamentos a partir dos passeios, melhorando a visibilidade do peão e para o peão; - Aumento da largura do espaço público dedicado ao peão e ao ciclista e substituição da sinalização vertical e marcas rodoviárias por descontinuidades nos corredores; - Implementação de vias dedicadas a estes modos. <p>Propõe-se as seguintes fases:</p> <p>Fase 1 - Zona envolvente ao lugar da Giesta</p> <p>Fase 2 - Zona envolvente ao lugar das Enxurreiras</p> <p>Fase 3 - Zona envolvente ao lugar de Cutamas</p> <p>Fase 4 - Zona envolvente ao lugar de Areosa</p> <p>A presente medida, tal como definida no PMSCM, abrange uma área de cerca de 1.400.00 m2, para a qual se estimou um custo de implementação de 1.570.000,00 euros.</p>

Relação com outros(as)

Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-11, I-17 e III-5 do PAMUS e projetos que venham a ser desenvolvidos no âmbito da Estratégia Municipal de Reabilitação Urbana, para a ARU, cujo projeto de delimitação se encontra em curso, na esteira da Rua Dom Afonso Henriques, entre a envolvente norte ao cruzamento do Alto da Maia e o entroncamento com a Travessa das Oliveiras, abrangendo os aglomerados urbanos de Águas Santas e Pedrouços.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	M2 de área abrangida por medidas de melhoria das condições de coexistência	1.400.000 m2 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal Eliminadas	413 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	62.800,00	0,00	62.800,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.491.500,00	0,00	1.491.500,00
Aquisição de serviços	15.700,00	0,00	15.700,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.570.000,00	0,00	1.570.000,00

Calendarização do Investimento**Início****Fim**

2019

2020

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantêm-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.10
Município	Maia
FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA	
Designação da Intervenção	Melhoria das condições de coexistência dos modos suaves, podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes entre peões e ciclistas, no núcleo urbano da Urbanização do Lidador
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	<p>Redução dos níveis de sinistralidade nas áreas urbanas.</p> <p>Melhoria da qualidade ambiental por via de reduções do nível do ruído e das emissões poluentes. A redução das velocidades de 50 km/h para 30 km/h induz reduções dos níveis de ruído entre 4 a 5 decibéis.</p> <p>Melhoria da distribuição dos fluxos de tráfego de forma mais concertada e equilibra tendencialmente o uso do transporte individual.</p> <p>Melhoria do ambiente urbano e consequentemente prevenção da saída dos residentes dos núcleos urbanos para zonas mais calmas, reduzindo assim o "suburban sprawl" que é, como se sabe, uma das causas do aumento dos custos económicos, sociais e ambientais da sociedade.</p>
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	<p>A adoção de medidas de melhoria das condições de coexistência entre os modos suaves e a eliminação de pontos de acumulação de acidentes com ciclistas e peões, contribuindo para uma maior segurança e conforto na coexistência de fluxos.</p> <p>Em primeiro lugar, ao nível da melhoria das condições de coexistência do modo pedonal, prevê-se a criação de uma rede de percursos acessíveis de acordo com o Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, que define para o espaço público uma rede de percursos pedonais designados acessíveis, que proporcionem acesso seguro e confortável às pessoas, sobretudo às pessoas com mobilidade reduzida, que representam mais de 60% do total da população.</p> <p>Por outro lado, pretende-se uma requalificação do espaço pedonal e ciclável com o objetivo de criar áreas com uma maior vocação para estes modos.</p> <p>A tipologia de medidas a aplicar baseiam-se no conjunto de soluções tipo apresentadas no Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho da Maia, podendo assumir diversas soluções em função das características do local a intervir, e que se revelem necessárias em sede de projeto de execução, como sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilização de "portões" para assinalar a entrada nas áreas pedonais, a implementar/melhorar, materializados pela aposição de elementos moderadores dos movimentos, pré-avisos, diferenciação na cor do pavimento, ou combinação de mais do que um destes tipos de elementos; - Alargamento dos passeios e implementação de estrangulamentos a partir dos passeios, melhorando a visibilidade do peão e para o peão; - Aumento da largura do espaço público dedicado ao peão e ao ciclista e substituição da sinalização vertical e marcas rodoviárias por descontinuidades nos corredores; - Implementação de vias dedicadas a estes modos. <p>Propõe-se as seguintes fases:</p> <p>A presente medida, tal como definida no PMSCM, abrange uma área de cerca de 2.400.00 m2, para o qual se estima um custo de implementação de 3.110.000,00 euros.</p> <p>No entanto, para efeitos de mobilização de verba no PEDU _PAMUS propõe-se a sua não mobilização, conferindo-lhe um nível de prioridade baixo, em virtude de se tratar de uma área que, carecendo ainda de intervenções, foi abrangida por obras nos últimos 10 anos, ficando a mesma pendente de reprogramação.</p>

Relação com outros(as)

Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-11, III-3, III-5, III-6 e IV-2 do PAMUS e projetos que venham a ser desenvolvidos no âmbito da Estratégia Municipal de Reabilitação Urbana, para a ARU, cujo projeto de delimitação se encontra em curso, na esteira da esteira da Rua Cruz das Guardas, entre a Rotunda das Guardas e o Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, abrangendo os aglomerados urbanos de Moreira e Vila Nova da Telha.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	M2 de área abrangida por medidas de melhoria das condições de coexistência	2.400.000 m2 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal Eliminadas	471 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	124.400,00	0,00	124.400,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	2.954.500,00	0,00	2.954.500,00
Aquisição de serviços	31.100,00	0,00	31.100,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	3.110.000,00	0,00	3.110.000,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2019	2020

Observações

Ação municipal com verba não mobilizada, mas elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.11
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Promoção da Segurança e Inclusão nos circuitos pedonais no acesso aos principais equipamentos escolares
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Promoção da continuidade dos itinerários pedonais no acesso aos equipamentos escolares, diminuindo igualmente os riscos para o peão, em especial para as crianças que são os elementos mais vulneráveis; Melhoria da qualidade do ambiente rodoviário; Redução do número de acidentes.
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	A mitigação das discontinuidades pedonais nos acessos aos principais equipamentos escolares constitui-se como uma importante medida quer para a promoção do modo pedonal, quer para a promoção da segurança rodoviária de peões e ciclistas. A generalidade das escolas do 2º, 3º ciclos, ensino secundário e universitário do concelho da Maia (níveis de ensino em que os alunos são mais independentes na realização das suas deslocações diárias). Embora alguns desses estabelecimentos se encontrem localizados em zonas propostas para a implementação de medidas de coexistência dos modos suaves, encontrando-se outras em áreas não abrangidas por estas medidas, considera-se que deverão vir a ser implementadas medidas que visem a melhoria da qualidade dos circuitos pedonais de acesso a estes equipamentos. A mitigação das discontinuidades nestes itinerários e a garantia da conectividade, conforto e segurança associados à circulação pedonal pressupõe o respeito por um conjunto de boas práticas de dimensionamento, no que concerne a: - Desenho e localização das travessias de peões; - Introdução de elementos que potenciem a coexistência dos modos suaves, promovendo a segurança rodoviária de peões e ciclistas. Para o efeito, e em complemento dos projetos das medidas de coexistência dos modos suaves, propõe-se a priorização dos equipamentos EB2/3 e Secundários não integrados nestas áreas, pela seguinte ordem: 1 – EB2/3 de Gueifães; 2 – EB2/3 de Nogueira; 3 – EB2/3 Dr. José Vieira de Carvalho.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-3, I-4, I-6, I-7, I-8, I-9, I-10, I-12, I-14 e III-5 do PAMUS.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
--------	-----------	------

	N.º Estabelecimentos escolares Intervencionados	3 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	150.590,00	0,00	150.590,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	150.590,00	0,00	150.590,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2016	2018

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.12
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Avenida Altino Coelho na Cidade da Maia, entre a rotunda do Monumento ao Triunfo das Gentes da Maia e a Travessa da Quinta Nova (frente da Zona Desportiva)
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Aumento do peso da quota do modo ciclável na repartição modal; Redução da quota de utilização dos modos motorizados; Maior equilíbrio na afetação do espaço público e redução do uso do transporte individual, contribuindo para melhorar a qualidade ambiental do concelho, pela redução de emissões atmosféricas e dos níveis de ruído associados ao tráfego rodoviário;
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Avenida Altino Coelho na Cidade da Maia, entre a rotunda do Monumento ao Triunfo das Gentes da Maia e a Travessa da Quinta Nova (frente da Zona Desportiva), dotando-a de melhores condições de mobilidade para peões e ciclistas, adotando a estratégia definida no Plano Municipal de Acessibilidade para Todos do Município da Maia (PMAT), que define para o espaço público uma "rede de percursos pedonais designados de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura ativa", bem como incluindo a criação de uma ciclovia, tal como previsto no Plano de Mobilidade Sustentável (PMS) do concelho da Maia, facto que obrigará, necessariamente, a reequacionar e reformular o perfil transversal do arruamento. A intervenção estende-se por 282 metros, sendo fundamental para garantir a continuidade de circuitos.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-4, I-6, I-11, I-13, I-14 e III-5 do PAMUS e I-7 e II-15 do PARU.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	0,3 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal eliminadas	9 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	35.712,00	0,00	35.712,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	892.800,00	0,00	892.800,00
Aquisição de serviços	8.928,00	0,00	8.928,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	937.440,00	0,00	937.440,00

Calendarização do Investimento

Início

Fim

2019

2020

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.13
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Rua Altino Coelho na Cidade da Maia, entre a Rotunda do Monumento ao Triunfo das Gentes da Maia e a área de intervenção do projeto Praça do Oxigénio
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Aumento do peso da quota do modo ciclável na repartição modal; Redução da quota de utilização dos modos motorizados; Maior equilíbrio na afetação do espaço público e redução do uso do transporte individual, contribuindo para melhorar a qualidade ambiental do concelho, pela redução de emissões atmosféricas e dos níveis de ruído associados ao tráfego rodoviário;
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Rua Altino Coelho na Cidade da Maia, entre a Rotunda do Monumento ao Triunfo das Gentes da Maia e a área de intervenção do projeto Praça do Oxigénio, dotando-a de melhores condições de mobilidade para peões e ciclistas, adotando a estratégia definida no Plano Municipal de Acessibilidade para Todos do Município da Maia (PMAT), que define para o espaço público uma "rede de percursos pedonais designados de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura ativa", bem como incluindo a criação de uma ciclovia, tal como previsto no Plano de Mobilidade Sustentável (PMS) do concelho da Maia, facto que obrigará, necessariamente, a reequacionar e reformular o perfil transversal do arruamento. A intervenção estende-se por 604 metros, sendo fundamental para garantir a continuidade de circuitos.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-3, I-5, I-10, I-12, I-13 e III-5 do PAMUS e I-7 e II-15 do PARU.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	0,6 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal eliminadas	40 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	55.188,79	0,00	55.188,79
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.103.776,00	0,00	1.103.776,00
Aquisição de serviços	22.075,21	0,00	22.075,21
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.181.040,00	0,00	1.181.040,00
Calendarização do Investimento		Início	Fim
		2019	2020

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.14
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Avenida D. Manuel II na Cidade da Maia (desde o entrocamento com a Rua José Rodrigues da Silva Júnior, até à rotunda do Monumento ao Triunfo das Gentes da Maia)
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Aumento do peso da quota do modo ciclável na repartição modal; Redução da quota de utilização dos modos motorizados; Maior equilíbrio na afetação do espaço público e redução do uso do transporte individual, contribuindo para melhorar a qualidade ambiental do concelho, pela redução de emissões atmosféricas e dos níveis de ruído associados ao tráfego rodoviário;
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	Com esta ação pretende-se a criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Avenida D. Manuel II na Cidade da Maia (frente da Zona Desportiva), dotando-a de melhores condições de mobilidade para peões e ciclistas, adotando a estratégia definida no Plano Municipal de Acessibilidade para Todos do Município da Maia (PMAT), que define para o espaço público uma "rede de percursos pedonais designados de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura ativa", bem como incluindo a criação de uma ciclovia, tal como previsto no Plano de Mobilidade Sustentável (PMS) do concelho da Maia, facto que obrigará, necessariamente, a reequacionar e reformular o perfil transversal do arruamento. A intervenção estende-se por 689 metros, sendo fundamental para garantir a continuidade de circuitos.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-4, I-6, I-12, I-13 e III-5 do PAMUS e I-7 e II-14 do PARU.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	0,7 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal eliminadas	30 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado		
Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.318.800,00	0,00	1.318.800,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.318.800,00	0,00	1.318.800,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2019	2020

Observações

Ação municipal com verba mobilizada e elegível.
 Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
 Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.15
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Rua Eng. Duarte Pacheco na Cidade da Maia (entre a Travessa Eng. Duarte Pacheco e a área de intervenção do projeto Praça do Oxigénio)
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Aumento do peso da quota do modo ciclável na repartição modal; Redução da quota de utilização dos modos motorizados; Maior equilíbrio na afetação do espaço público e redução do uso do transporte individual, contribuindo para melhorar a qualidade ambiental do concelho, pela redução de emissões atmosféricas e dos níveis de ruído associados ao tráfego rodoviário;
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Rua Eng. Duarte Pacheco na Cidade da Maia (entre a Travessa Eng. Duarte Pacheco e a área de intervenção do projeto Praça do Oxigénio), dotando-a de melhores condições de mobilidade para os peões e ciclistas, adotando a estratégia definida no Plano Municipal de Acessibilidade para Todos do Município da Maia (PMAT), que define para o espaço público uma "rede de percursos pedonais designados de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura ativa", bem como incluindo a criação de uma ciclovia, tal como previsto no Plano de Mobilidade Sustentável (PMS) do concelho da Maia, facto que obrigará, necessariamente, a reequacionar e reformular o perfil transversal do arruamento. A intervenção estende-se por 766 metros, sendo fundamental para garantir a continuidade de circuitos.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-4, I-6, I-13 e III-5 do PAMUS e I-4, I-5, I-6, I-7, fases 2 e 3 da ação II-1 e II-29 do PARU.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	0,3 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal eliminadas	40 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado		
Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	26.800,00	0,00	26.800,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	670.000,00	0,00	670.000,00
Aquisição de serviços	6.700,00	0,00	6.700,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	703.500,00	0,00	703.500,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2019	2020

Observações

Ação municipal com verba não mobilizada, mas elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.16
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Avenida António Santos Leite na Cidade da Maia, entre o Memorial à Árvore e a rotunda de acesso à Via Periférica
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Aumento do peso da quota do modo ciclável na repartição modal; Redução da quota de utilização dos modos motorizados; Maior equilíbrio na afetação do espaço público e redução do uso do transporte individual, contribuindo para melhorar a qualidade ambiental do concelho, pela redução de emissões atmosféricas e dos níveis de ruído associados ao tráfego rodoviário;
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Descrição	Criação de percurso pedonal acessível e integração de percurso ciclável na Avenida António Santos Leite na Cidade da Maia, entre o Memorial à Árvore e a rotunda de acesso à Via Periférica, dotando-a de melhores condições de mobilidade para os peões e ciclistas, adotando a estratégia definida no Plano Municipal de Acessibilidade para Todos do Município da Maia (PMAT), que define para o espaço público uma "rede de percursos pedonais designados de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura ativa", bem como incluindo a criação de uma ciclovia, tal como previsto no Plano de Mobilidade Sustentável (PMS) do concelho da Maia, facto que obrigará, necessariamente, a reequacionar e reformular o perfil transversal do arruamento.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-4, I-6, e III-5 do PAMUS e I-3, II-6 e III-3 do PARU.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	0,8 (2023)
	N.º Barreiras à Acessibilidade Universal eliminadas	40 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
--------	-----------	------

	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	65.900,00	0,00	65.900,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.647.500,00	0,00	1.647.500,00
Aquisição de serviços	16.475,00	0,00	16.475,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.729.875,00	0,00	1.729.875,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2019	2020

Observações

Ação municipal com verba não mobilizada, mas elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	i.17
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Reabilitação da EN12/Circunvalação - integração de percursos pedonal e ciclável e BRT (BUS Rapid Transport)
Entidade Responsável	Área Metropolitana do Porto Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos e Porto
Área de Intervenção	Concelho da Maia, Gondomar, Matosinhos e Porto
Objetivos Específicos	Aumento do peso da quota do modo ciclável na repartição modal; Redução da quota de utilização dos modos motorizados; Maior equilíbrio na afetação do espaço público e redução do uso do transporte individual, contribuindo para melhorar a qualidade ambiental do concelho, pela redução de emissões atmosféricas e dos níveis de ruído associados ao tráfego rodoviário;
Tipologias	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas; (iv) a estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos "em sítio próprio" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);
Descrição	<p>Nas últimas décadas do século passado e respondendo ao crescimento exponencial da mancha urbana nos territórios vizinhos do Concelho do Porto, a Circunvalação foi alvo de inúmeras intervenções com vista a melhorar o seu desempenho no contexto da mobilidade metropolitana. Essas intervenções, de natureza diversa (desde "semaforizações" de cruzamentos e entroncamentos a dispositivos de desnivelamento), foram todavia exclusivamente orientadas por um critério de eficácia dominado pelo tráfego rodoviário e ignorando a necessidade de organizar, de forma abrangente e integrada, os restantes modos de deslocação.</p> <p>Por outro lado, essas intervenções de "melhoramento rodoviário" não cuidaram de se fazer preceder de uma visão global da esteira no território que percorre. Isto é, acabaram por polarizar a atenção e o estudo na resolução de problemas pontuais, malbaratando a pouco e pouco a importância da via no seu todo e obliterando, assim, a necessidade de construir um efetivo planeamento robusto e prudencial.</p> <p>Essa esteira da antiga estrada ainda possui todo o potencial para que se venha a consolidar com esse estatuto de "eixo perimétrico", agora "intra-urbano", composto por grande diversidade de ambientes (Avenida, Alameda, Praça Linear, etc.) potenciadores da miríade de atividade urbana e económica que persistiu e cresceu às suas ilhargas, outrossim como um importante "cordão funcional" na rede metropolitana de mobilidade integrada, estabelecendo e fortalecendo verdadeiros interfaces intermodais, através da otimização de todos os modos que cruzam ou correm perto da sua esteira -rodoviário de transporte público, rodoviário individual, comboio, metro, entre outros - e do reforço e/ou criação de canais pedonais e cicláveis.</p> <p>Com efeito, a criação de uma via dedicada de transporte público em toda a sua extensão (seja BRT ou LRT) pode, em articulação com os eixos radiais existentes, que predominantemente se orientam para o centro, completar e fechar malhas com pontos intermodais.</p> <p>Com vista à criação da referida via dedicada, será necessário reequacionar e reformular o perfil transversal geral da esteira, estabelecendo uma faixa dedicada a BRT/LRT, ciclovias, passeios marginais e tratando as encruzilhadas como espaços de estadia.</p>

Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-8, I-10 e III-5 do PAMUS e projetos que venham a ser desenvolvidos no âmbito da Estratégia Municipal de Reabilitação Urbana, para a ARU, cujo projeto de delimitação se encontra em curso, na esteira da Rua Dom Afonso Henriques, entre a envolvente norte ao cruzamento do Alto da Maia e o entroncamento com a Travessa das Oliveiras, abrangendo os aglomerados urbanos de Águas Santas e Pedrouços.
-------------------------------	--

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Corredor de Elevada Procura Implementados (N.º)	1 (2023)
	Interfaces Multimodais Apoiados (N.º)	1 (2023)
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	1,2 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Redução das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	50.000,00	0,00	50.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	50.000,00	0,00	50.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2018	2020

Observações

Ação supramunicipal, com verba mobilizada e elegível.
Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	ii.01
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Promoção da integração tarifária
Entidade Responsável	Operadores Autoridade Metropolitana do Porto Municípios
Área de Intervenção	AMP
Objetivos Específicos	Aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos e dos níveis de satisfação na utilização deste modo; Diminuição dos tempos de transbordo ; Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo;
Tipologias	ii) o reforço da integração multimodal para os transportes urbanos públicos coletivos de passageiros através da melhoria das soluções de bilhética integrada;
Descrição	<p>A integração tarifária consiste na possibilidade de existência de títulos de transporte válidos em mais de um operador e modo de transporte. Este processo possibilita a utilização de diferentes meios de transporte com um único título de transporte. No entanto, a integração tarifária apresenta requisitos específicos, nomeadamente relacionados com a repartição das receitas, que não são muitas vezes aceites de uma forma positiva pela generalidade dos operadores.</p> <p>No caso específico do Concelho da Maia a CP, Metro do Porto e a STCP possuem a sua bilhética integrada no sistema Andante. Relativamente aos demais operadores de transportes públicos rodoviários, as situações são muito diferenciadas e ainda estão muito aquém do desejado.</p> <p>Com efeito, de entre os serviços operados pelos operadores privados, são poucos os que se encontram inseridos no sistema andante. Nestes casos os operadores adotam um sistema tarifário próprio, que acarreta penalizações para os utilizadores do sistema de transportes públicos, e a desmobilização para a sua utilização. Constata-se assim a inexistência da desejável integração tarifária dos operadores privados do Concelho no sistema de bilhética da Área Metropolitana do Porto, fundamental para não penalizar no tarifário a necessidade de realização de transbordos.</p> <p>A não adesão de operadores privados ao sistema Andante é uma questão crucial para uma plena integração tarifária. A relutância evidenciada por operadores na adesão ao Andante resulta sobretudo de questões relacionadas com a repartição de receitas e com o entendimento destas empresas que a adesão implicaria perda de receita, em detrimento dos benefícios que possam decorrer para os utentes do sistema de transportes públicos.</p> <p>Com o novo Regime Jurídico do Serviço de Transporte Público de Passageiros e com a delegação de competências na Área Metropolitana do Porto (em curso), tendente à constituição de uma autêntica Autoridade Metropolitana de Transportes, é expectável que esta questão seja resolvida no seio da referida entidade. Neste contexto, prevendo-se o projeto, não é afetada verba, em sede de PEDU, à concretização do mesmo, por se tratar de um Projeto Metropolitano, que não deve cativar verba dos PEDU municipais.</p>
Relação com outros(as)	Interage com todos os projetos do PAMUS, sobretudo com os relacionados com as intervenções das tipologias I, III, IV e V-1.

Indicadores de Realização		
Código	Descrição	Meta
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado		
Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA- INERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	75.000,00	0,00	75.000,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	0,00	0,00	0,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	75.000,00	0,00	75.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2016	2018

Observações

Ação integrada no PAMUS AMP.

Ação metropolitana, com verba não mobilizada, mas elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.01
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Disponibilização de informação nas principais interfaces de transportes
Entidade Responsável	Operadores de transporte Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto Municípios
Área de Intervenção	AMP
Objetivos Específicos	Aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos. Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo.
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	<p>No que concerne à disponibilização de informação nas principais interfaces de transportes, constata-se que esta é muito diferenciada. Assim, na generalidade das paragens da STCP existe informação sobre o itinerário das carreiras, bem como o respetivo horário, contudo não existe uma planta integrada da rede de serviços, o que decorre, naturalmente, da falta de integração ainda existente.</p> <p>Pelo contrário, nas paragens do Metro do Porto existe uma planta de rede com identificação dos serviços quer do metro, quer dos serviços de transporte coletivo rodoviários na envolvente. Já no que concerne à generalidade das paragens, que envolvem os demais operadores de transportes, constata-se que apenas identificam as carreiras que aí efetuam serviço.</p> <p>Assim, e em complemento da medida de criação de um site com informação integrada sobre serviços de transporte coletivo, importa disponibilizar nos interfaces de transportes e nas principais paragens de transporte coletivo rodoviário informação referente a horários, percursos e tarifário de carreiras existentes, de forma a ser possível ao passageiro saber o tempo de viagem, independentemente da origem ou destino e o seu custo. É também importante a disponibilização de informação de telefone em praças de táxis ou centrais.</p> <p>Para além da informação das paragens é igualmente fundamental a utilização de outros canais para divulgação de informação relativa aos transportes públicos, em especial quando se introduzem melhorias e/ou alterações no sistema, nomeadamente: horários ao público, mapas da rede, em suporte de papel, no interior dos veículos, nos meios de comunicação com maior tiragem a nível local, postos de venda, entre outros.</p> <p>A coordenação de todo o sistema de informação deverá ficar a cargo da autoridade de transportes competente, cabendo ao Município a colaboração na promoção da circulação de informação relativa a toda a rede de transportes no Concelho.</p>

Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-2, I-3, I-4 e I-5, II-1, III-2, III-3, III-4, III-5, IV-1, IV-2, IV-3 e V-1 do PAMUS.
-------------------------------	--

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Interfaces e Paragens de TC Intervencionados com aplicação de Suportes Informativos	8
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	0,00	0,00	0,00
Aquisição de serviços	5.000,00	0,00	5.000,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	5.000,00	0,00	5.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2016	2018

Observações

Ação supramunicipal, com verba não mobilizada, mas elegível.
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.02
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Melhoria da Integração física entre modos e funcionamento de interfaces - Interface Intermodal de Águas Santas/Palmilheira - Linhas Urbanas de Braga, Guimarães (Minho) e Caíde (Douro) do Caminho de Ferro
Entidade Responsável	Infraestruturas de Portugal, IP CP - Caminhos de Ferro de Portugal Operadores de transporte Autoridade Metropolitana do Porto
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos. Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo. Beneficiar intermodalidade e potenciar o uso de modos suaves. Redução de emissão de poluentes.
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	<p>Encontra-se prevista a construção do Interface em referência no âmbito da designada "quadruplicação do troço Contumil / Ermesinde - Linha Ferroviária do Minho". A atual Estação de Águas Santas/Palmilheira insere-se numa zona residencial de elevada densidade populacional, sendo de relevar a considerável adesão ao Serviço de Comboios Urbanos do Porto, que, de acordo com dados da exploração do serviço, conta com uma procura média aproximada de 1500 passageiros por dia.</p> <p>Pretende-se potenciar a transferência intermodal entre a ferrovia e outros modos, preferencialmente modos suaves e o sistema de transporte coletivo rodoviário.</p> <p>Existem diversas interdependências com outras tipologias de projetos, designadamente no incremento/criação de modos suaves (bicicleta e pedonal), estruturação de corredores urbanos de procura elevada e adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real, sendo ainda de relevar as propostas de ligação de transporte coletivo a potenciar, que incluem, como ligação principal, o eixo diagonal entre o Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, Zona Industrial da Maia I, Centro da Cidade da Maia e a Estação Ferroviária de Águas Santas/Palmilheira.</p> <p>Pretende-se a adoção de medidas de melhoria das condições de coexistência entre os modos suaves, melhorando as condições atualmente existentes, através de alargamento das áreas dedicadas ao peão e ciclista em detrimento do espaço dedicado ao transporte automobilizado, associado à eliminação de pontos de acumulação de acidentes com ciclistas e peões, sempre que tal se manifestar necessário, contribuindo para uma maior segurança e conforto na coexistência de fluxos.</p> <p>Em primeiro lugar, ao nível da melhoria das condições de coexistência do modo pedonal, prevê-se a criação de uma rede de percursos acessíveis de acordo com o definido no Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, ou seja, uma rede que proporcione acesso seguro e confortável às pessoas, sobretudo às pessoas com mobilidade reduzida, que representam mais de 60% do total da população.</p> <p>Por outro lado, pretende-se ainda uma requalificação do espaço pedonal e ciclável com o objetivo de munir estes espaços de melhores condições de circulação, e, como tal, maior vocação para estes modos.</p> <p>A tipologia de medidas a aplicar baseia-se no conjunto de soluções tipo apresentadas no Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho da Maia, podendo assumir diversas soluções em função das características do local a intervir, e que se revelem necessárias em sede de projeto de execução, como sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilização de "portões" para assinalar a entrada nas áreas pedonais, a implementar/melhorar, materializados pela aposição de elementos moderadores dos movimentos, pré-avisos, diferenciação na cor do pavimento, ou combinação de mais do que um destes tipos de elementos;

Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-3, I-4, I-7, I-11, II-1, III-1, III-4, III-5, IV-1 e V-1 do PAMUS e projetos que venham a ser desenvolvidos no âmbito da Estratégia Municipal de Reabilitação Urbana, para a ARU, cujo projeto de delimitação se encontra em curso, na esteira da Rua Dom Afonso Henriques, entre a envolvente norte ao cruzamento do Alto da Maia e o entroncamento com a Travessa das Oliveiras, abrangendo os aglomerados urbanos de Águas Santas e Pedrouços.
-------------------------------	---

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Interfaces Multimodais Apoiados	1
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	27.000,00	0,00	27.000,00
Estudos e projetos	10.800,00	0,00	10.800,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	243.000,00	0,00	243.000,00
Aquisição de serviços	2.700,00	0,00	2.700,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	283.500,00	0,00	283.500,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2016	2018

Observações

Ação supramunicipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada uma das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantêm-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.03
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Melhoria da integração física entre modos e funcionamento de interfaces
Entidade Responsável	Operadores de transporte Município da Maia Autoridade Metropolitana do Porto ANA - Aeroportos de Portugal, SA
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos e dos seus níveis de satisfação na utilização deste modo; Diminuição dos tempos de transbordo; Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo;
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	<p>As condições que permitem uma boa integração física da rede estão diretamente relacionadas com o nível hierárquico do interface, ou seja, dos modos de transportes e do tipo de ligações que servem.</p> <p>No que concerne à articulação entre os modos rodo e ferroviário ligeiro considera-se que se devem criar condições para o rebatimento dos serviços de transporte coletivo rodoviário nas estações do metro do Castelo da Maia, Zona Industrial, Parque Maia, Lidador e Pedras Rubras. Nos casos do Castelo da Maia e Pedras Rubras, sugere-se que os serviços de transporte rodoviário que operam no arruamento próximo da estação possam efetuar uma alteração ao seu percurso atual no sentido de realizarem uma paragem junto a estas estações, facilitando o transbordo entre modos de transporte.</p> <p>Nas estações de Mandim e Parque Maia, propõem-se a criação de condições físicas (localização de paragens de autocarro com as devidas condições de conforto e segurança) para que os serviços de transporte coletivo rodoviário possam vir a efetuar paragem. Salienta-se que junto à estação da Zona Industrial, apesar da inexistência de uma paragem de transportes públicos, o serviço de transporte coletivo contratualizado pelo TecMaia efetua paragem nesta estação, apesar de não existirem as devidas condições para que o transbordo dos passageiros se realize em apropriadas condições de conforto. Assim, sugere-se a criação de uma paragem para os transportes coletivos rodoviário junto à estação do metro da Zona Industrial, ou em alternativa, dada a relativa proximidade da estação do metro de Mandim (onde a disponibilidade de espaço é maior).</p> <p>Refira-se que no âmbito do PMS do Concelho da Maia propõem-se a criação de um serviço de transportes públicos que sirva a Zona Industrial, pelo que a criação de uma interface com o modo ferroviário constitui-se como uma proposta importante para a melhoria da intermodalidade e para a atratividade do sistema de transportes públicos neste importante polo empregador.</p> <p>Relativamente à estação do Parque Maia e face à sua proximidade à do Fórum equaciona-se a possibilidade de negociação com os operadores de transporte coletivo rodoviário para a criação de um pequeno interface rodo/ ferroviário onde alguns dos serviços possam vir a efetuar paragem. Esta medida poderia permitir reduzir o número de serviços que passam atualmente na estação do Fórum, no centro da cidade da Maia. Em todos os interfaces classificados como sendo de 1º e 2º nível, por se tratarem de pontos preferenciais para a realização de transbordos na rede de transportes coletivos.</p> <p>Nestas situações, entende-se que se deve dispor das seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> - paragem de autocarro a localizar o mais próximo possível da saída da estação de metro, com boas condições de espera e contendo um sistema de informação aos passageiros eficiente, nomeadamente, através da disponibilização de mapas da envolvente e de informação sobre horários dos serviços de transporte; - Praça de táxis e áreas próprias para Park & Ride (estacionamento de automóveis para pessoas que pretendem seguir viagem) e Kiss & Ride (zonas de largada e tomada de passageiros em boas condições de segurança); <p>Por fim, sugere-se que algumas das estações de Metro onde existam antigos edifícios de estações ferroviárias possam funcionar serviços de apoio que confirmem atratividade ao interface, tais como WC, postos de venda de títulos de transporte, bar, quiosque, estações de correios e outros serviços públicos.</p>

Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-10, II-1, III-1, III-4, III-5, IV-2 e IV-3 e V-1 do PAMUS e projetos que venham a ser desenvolvidos no âmbito da Estratégia Municipal de Reabilitação Urbana, para a ARU, cujo projeto de delimitação se encontra em curso, na esteira da Rua Cruz das Guardéiras, entre a Rotunda das Guardéiras e o Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, abrangendo os aglomerados urbanos de Moreira e Vila Nova da Telha.
-------------------------------	---

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Interfaces Multimodais Apoiados	5
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	100.000,00	0,00	100.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	100.000,00	0,00	100.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2016	2018

Observações

Ação municipal, com verba não mobilizada, mas elegível.
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantêm-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.04
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Organização e formalização na oferta de estacionamento tarifado, em parque e à superfície, junto às interfaces
Entidade Responsável	Município da Maia Operadores
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Mitigação do estacionamento ilegal na envolvente a algumas interfaces Melhorar a articulação com os operadores de transporte coletivo rodoviário, nomeadamente o Metro do Porto
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	O diagnóstico realizado no PMS do Concelho da Maia permitiu constatar que todas as interfaces de transporte de 1º e 2º nível (estações do Metro do Porto e estações ferroviárias) disponibilizam estacionamento do tipo Park & Ride (P&R), sendo que em várias interfaces a oferta é insuficiente face à procura registada. Por outro lado constatou-se que a política tarifária não é coerente, sendo tarifados apenas os parques do aeroporto Francisco Sá Carneiro e do Fórum Maia, o que conduz a que os utilizadores se desloquem para interfaces próximas onde a oferta de estacionamento não é tarifada, originando situações de estacionamento ilegal na via pública. No sentido de garantir a coerência da política de estacionamento sugere-se a tarifação de alguns interfaces, nomeadamente: Parque Maia, Botica, ISMAI e Castelo da Maia, a qual deverá, se possível ser integrada com o sistema de bilhética, quando integrada com a utilização de outros modos, privilegiando o estacionamento do tipo Park & Ride (de longa duração) e a transferência intermodal para o transporte coletivo nos percursos. Assim, considera-se que deve ser aplicada uma tarifa de interface para os utilizadores do sistema de transportes públicos. Um outro aspeto importante prende-se com a fiscalização eficaz do estacionamento junto a estas infraestruturas, procurando evitar o estacionamento ilegal e, no futuro, o não pagamento de estacionamento.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-6, I-7, I-8, I-10, III-2 e III-3 do PAMUS e n.º III-2 do PARU

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Área abrangida por medidas de gestão de estacionamento M ²	45210 (2023)

	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	63.600,00	0,00	63.600,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	63.600,00	0,00	63.600,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2017	2019

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.05
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Melhoria das condições de acolhimento nas paragens de transporte coletivo rodoviário
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Aumentar o número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos e dos seus níveis de satisfação na utilização deste modo. Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo.
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	O diagnóstico do PMS do Concelho da Maia evidencia problemas de má sinalização, degradação do estado de conservação e reduzidos níveis de conforto seja para o cidadão comum, seja para as pessoas com mobilidade reduzida, para além da falta de informação sobre os serviços disponibilizados, fatores sobre os quais importa intervir. Prevê-se com este projeto tratar as paragens de transporte coletivo rodoviário, dotando-as de melhores condições de acessibilidade e de estadia por parte dos passageiros. Assim as várias paragens deverão ser dotadas de abrigo para proteção dos passageiros às intempéries, bancos e disponibilização de informação sobre os serviços de transporte, não esquecendo, as medidas do plano de acessibilidade para todos, relativas à garantia de acesso universal às paragens, as quais deverão ser devidamente coordenadas com os veículos que operam nas mesmas, em função dos operadores em serviço. Assim, sugere-se que as intervenções a realizar se coadunem com as orientações definidas por ambos os planos, estimando-se a intervenção em 220 paragens, a que corresponde uma estimativa orçamental de 892.000,00 euros. No entanto, face às restrições orçamentais, considerou-se apenas a mobilização de 50% da verba na 1ª fase, bem como nos indicadores de realização, a executar nos locais de maior procura, remetendo-se o remanescente para reprogramação.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-1, I-6, I-7, I-8, I-9, I-10, I-11, I-12, I-13, I-14, I-15, I-16, I-17, III-1, III-2, III-3, IV-1, IV-2, IV-3 do PAMUS e com os projetos de reabilitação das áreas centrais abrangidas.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Paragens de TC Intervencionadas	75 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)
	Interfaces Multimodais Apoiados (n.º)	4 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	446.000,00	0,00	446.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	446.000,00	0,00	446.000,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2016	2020

Observações

Ação municipal, com verba a mobilizar no âmbito do PEDU e elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantêm-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)



Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.06
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Construção de passagem superior à Linha de Metro (vermelha), junto à interface de Pedras Rubras
Entidade Responsável	Metro do Porto, S.A.
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Melhoria da oferta/aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos. Otimização do tráfego urbano e suburbano. Redução de emissão de poluentes.
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	Projeto que tem como objetivo melhorar a otimização e eficiência do sistema ferroviário ligeiro (linha B da Metro do Porto), através do subsequente encerramento da passagem de nível entre a linha de metro (vermelha) e a Rua Dr. Farinhote, junto ao interface de metro de Pedras Rubras. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, remete-se o mesmo para eventual reprogramação.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-10, III-3 e IV-3 do PAMUS

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Interfaces Multimodais Apoiados	1
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado		
Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	140.000,00	0,00	140.000,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.408.000,00	0,00	1.408.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.548.000,00	0,00	1.548.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2018	2020

Observações

Ação supramunicipal, de prioridade baixa, da responsabilidade da Metro do Porto, sem mobilização de verba no PEDU, o que, face às restrições orçamentais e regras atuais relativas à elegibilidade das operações, remete-se para eventual reprogramação.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.07
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Construção de passagem inferior à Linha de metro (verde), junto à interface do Castelo da Maia - Rua da Quinta Amarela
Entidade Responsável	Metro do Porto, S.A.
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Melhoria da oferta/aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos. Otimização do tráfego urbano e suburbano. Redução de emissão de poluentes.
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	Projeto que tem como objetivo melhorar a otimização e eficiência do sistema ferroviário ligeiro (linha C do Metro do Porto), através do subsequente encerramento da passagem de nível entre a linha de metro (verde) e a Rua da Quinta Amarela, junto ao interface de metro do Castelo da Maia. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, remete-se o mesmo para eventual reprogramação.
Relação com outros(as)	Com os projetos que se seguem: projetos n.º I-8 e IV-2 do PAMUS e projetos que venham a ser desenvolvidos no âmbito da Estratégia Municipal de Reabilitação Urbana, para a ARU, cujo projeto de delimitação se encontra em curso, na esteira da EN14, entre a rotunda da Decathlon/Maxmat, a sul e o entroncamento com a Tv. da Areosa a norte, na freguesia do Castelo da Maia.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Interfaces Multimodais Apoiados	1
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado		
Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	53.770,00	0,00	53.770,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	2.970.000,00	0,00	2.970.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	3.023.770,00	0,00	3.023.770,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2018	2020

Observações

Ação supramunicipal, de prioridade baixa, da responsabilidade da Metro do Porto, sem mobilização de verba no PEDU, o que, face às restrições orçamentais e regras atuais relativas à elegibilidade das operações, remete-se para eventual reprogramação.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.08
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Sistema de ligação viária do Centro Logístico de Carga Aérea (CLCA) à A28
Entidade Responsável	Infraestruturas de Portugal, IP, SA ANA - Aeroportos de Portugal, SA Municípios da Maia e Matosinhos
Área de Intervenção	Concelho da Maia e Concelho de Matosinhos
Objetivos Específicos	Beneficiar a intermodalidade (Ar/Terra) Redução de emissão de poluentes Libertar a Rua Vilar do Senhor da sobrecarga viária por veículos pesados de mercadorias Potenciar o uso e a atratividade do CLCA
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	<p>O Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro - AIFSC, está dotado de um moderno e funcional Centro Logístico de Carga Aérea (CLCA) com capacidade instalada para 60.000 toneladas/ano.</p> <p>Esta infraestrutura, também referenciada no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+), não só solidifica a posição do aeroporto como referência no Noroeste Peninsular, como reflete também uma resposta às crescentes necessidades do tecido empresarial português, principalmente no que toca à exportação e internacionalização.</p> <p>O Centro Logístico de Carga Aérea foi totalmente concebido para potenciar a intermodalidade no transporte de carga, permitindo-lhe equiparar-se cada vez mais aos grandes centros de negócio e distribuição do centro da Europa.</p> <p>Considerando o atrás referido, é preocupante em termos de mobilidade o facto do limite da 1ª Fase do CLCA – Centro Logístico de Carga Aérea, se situar a escassos 300 metros da A41 e a 460 metros da A28 e de o acesso ter de ser efetuado a partir do nó de Perafita da A28, que exige um percurso de cerca de 2 600 metros em vias municipais (de antiga matriz rural), nos Concelhos de Matosinhos e Maia, designadamente a Rua de Silva Aroso e Rua Vilar do Senhor no Concelho de Matosinhos e da Maia, respetivamente, artérias de carácter local, que padeciam já de problemas de sobrecarga de utilização face à ocupação crescente de instalações de indústria e armazenagem polarizadas em torno do referido nó de acesso.</p> <p>A Rua Vilar do Senhor no Concelho Maia, a sul/poente do acesso do CLCA possui um perfil composto por dois passeios com cerca de 1 metro de largura e por faixa de rodagem com duplo sentido de circulação com cerca de 6 metros de largura, com ocupação marginal dominada por habitações unifamiliares (cerca de cinquenta), sendo constante a existência de estacionamento longitudinal, o qual, frequentemente, não permite o entrecruzamento, sequer, de veículos ligeiros em condições de segurança.</p> <p>O mesmo arruamento, a norte/nascente do acesso do CLCA vê a sua situação ainda mais agravada, pois possui, maioritariamente, um perfil de características rurais, de largura reduzida/variável, atravessando antigos aglomerados rurais classificados como de valor patrimonial, existindo troços do arruamento em que não é possível o entrecruzamento de veículos ligeiros, constituindo a única ligação existente ao “túnel do aeroporto”, possibilitando o acesso entre o CLCA e a Aerogare do Aeroporto Francisco Sá Carneiro num percurso de cerca de 8.000 metros. Pelo exposto, e de acordo com o previsto no Plano Diretor do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, vertido para o Plano Diretor Municipal da Maia, pretende-se a execução de uma ligação viária do Centro Logístico de Carga Aérea à A28. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, remete-se o mesmo para eventual reprogramação.</p>

Relação com outros(as)	Projetos de reorganização do sistema de transportes e de melhoria da integração física entre modos (Ar/Terra), bem como, ao nível do plano de logística, no que concerne à regulação da circulação de veículos pesados e de mercadorias de grandes dimensões, encaminhar este tipo de tráfego para vias da rede rodoviária principal.
-------------------------------	---

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Interfaces Multimodais Apoiados	1
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	165.000,00	0,00	165.000,00
Estudos e projetos	72.600,00	0,00	72.600,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.650.000,00	0,00	1.650.000,00
Aquisição de serviços	18.150,00	0,00	18.150,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.905.750,00	0,00	1.905.750,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2018	2020

Observações

Ação Intermunicipal, dependente de aprofundamento de protocolos de acordo para a respetiva execução, quer com os demais municípios envolvidos, quer ainda com a Infraestruturas de Portugal, S.A, Ana Aeroportos, Municípios da Maia e Matosinhos. O mesmo carecerá, face às restrições orçamentais e dúvidas de elegibilidade de eventual reprogramação.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iii.09
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Acessos ao Aeródromo de Vilar de Luz / Maia - Santo Tirso
Entidade Responsável	Municípios da Maia e de Santo Tirso
Área de Intervenção	Concelho da Maia e Concelho de Santo Tirso
Objetivos Específicos	Interfaces multimodais apoiados
Tipologias	(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
Descrição	<p>Configurando um projeto intermunicipal, o acesso à Área de Acolhimento Empresarial de Vilar de Luz Maia/Santo Tirso, para valorização da infraestrutura aeroportuária intermunicipal, que permitirá a ligação entre a rotunda de acesso à A41, na EN105, no município de Santo Tirso, até à Área de Acolhimento Empresarial de Vilar de Luz Maia/Santo Tirso, passando pelo Vale de Pisão, empreendimento, com vocação turística. O município de Santo Tirso tem o projeto de execução desta via no troço entre a A41 e o Vale do Pisão, para uma via com um perfil transversal de 7,00 metros de faixa de rodagem, no qual se inclui ciclovia de 2,00 de largura e passeio com dois metros, integrando especialidades de drenagem de águas pluviais e iluminação pública, numa estimativa orçamental de 1.245.000,00 euros.</p> <p>Com esta ação pretende-se dotar uma empreendimentos existentes de grande potencial atrator, particularmente à Área de Acolhimento Empresarial de Vilar de Luz Maia/Santo Tirso, a partir da A 41 permitindo a reabilitação deste equipamento, tornando-o mais atrativo para a localização de atividades económicas no domínio aeroportuário e, bem ainda, como interface de transporte de âmbito metropolitano, sendo aliás estas ações imprescindíveis para o licenciamento da infraestrutura pela ANAC e demais entidades, habilitando-o a funcionar para a designada Classe B, conferindo-lhe maior competitividade nacional e internacional.</p> <p>Trata-se de um projeto intermunicipal, por abranger, sobretudo, os municípios da Maia/Santo Tirso (tocando ainda, na sua fronteira norte poente, o Município da Trofa), localizado nas freguesias de Folgosa (Maia) e Água Longa (Santo Tirso), com elevado potencial para os concelhos da AMP, na medida em que se trata de um espaço construído com uma extensão considerável, servindo três municípios, funcionando já como área empresarial e de lazer para as respetivas populações. A requalificação da infraestrutura compreende também o reforço do túnel, assegurando a utilização da dimensão máxima das aeronaves relativamente ao dimensionamento da pista como classe B.</p> <p>Esta infraestrutura de transporte deverá ser integrada na estratégia metropolitana de transportes nomeadamente em articulação com o Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro.</p> <p>No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, remete-se o mesmo para outros programas de financiamento e/ou eventual reprogramação.</p>

Relação com outros(as)	Com o projeto que se segue: projetos n.ºIII-4 do PARU
-------------------------------	---

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Interfaces Multimodais Apoiados	1
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INERPA)	8,4 (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.500.000,00	0,00	1.500.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.500.000,00	0,00	1.500.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2017	2019

Observações

Ação Intermunicipal, sem mobilização de verba no PEDU, o que, face às restrições orçamentais e regras atuais relativas à elegibilidade das operações, remete-se para eventual reprogramação.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iv.01
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Reorganização do Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário - lançamento da Linha Estação CP Águas Santas Área de Acolhimento Empresarial Maia I
Entidade Responsável	Autoridade Metropolitana do Porto Operadores de Transporte Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Disponer de uma ferramenta com informação de fácil compreensão e acesso que melhore os níveis de satisfação dos utilizadores ; Aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos; Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo;
Tipologias	(iv) a estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos “em sítio próprio” (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);
Descrição	<p>A hierarquização da rede de transporte coletivo permite enfatizar as ligações a potenciar, bem como estruturar os principais nós de articulação modal desta rede. A proposta desenvolvida no PMSCM para hierarquização da rede estrutura-se em três níveis hierárquicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rede de 1º Nível – constituída pelas redes de transporte ferroviário ligeiro (Metro do Porto) e pesado (CP); - Rede de 2º Nível – constituído pelos grandes eixos de oferta de transporte rodoviário, assegurada por carreiras que efetuam serviços concelhios e interconcelhios; - Rede de 3º Nível – composta pela restante rede de transporte público coletivo de menor importância, correspondente aos serviços urbanos e carreiras com menores níveis de procura. <p>Para cada um dos três níveis hierárquicos definidos estabeleceram-se níveis mínimos de serviço a assegurar. Para a Rede de 1º nível (serviços que asseguram as ligações Interurbanas) deve assegurar-se a dotação de sistemas ferroviários em sítio próprio, Metro do Porto e Comboio, e complementarmente por serviços rodoviários. A Rede de 2º nível (serviços que asseguram ligações intraconcelhios), os intervalos mínimos entre circulações deverão ser de 1/2/hora durante os períodos de ponta e 1/hora durante o corpo do dia e a distância entre paragens no caso destas carreiras não deverá ser inferior a 400 metros. Já para a Rede de 3º nível (serviços urbanos) mantêm-se os mesmos valores recomendados para as carreiras que asseguram as ligações concelhias, sendo que neste caso as distâncias mínimas entre paragens poderão ser reduzidas para valores da ordem dos 300 metros, uma vez que se pretende nestas carreiras privilegiar a acessibilidade às mesmas, por envolverem ligações entre distâncias menores.</p> <p>Neste domínio, foram propostas ligações a potenciar ao nível do planeamento da rede de transporte coletivo, a que se designou de linhas de desejo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linha de desejo 1 - no eixo Águas Santas – Maia – Zona Industrial com interface na estação de Águas Santas da Linha do Minho e com a estação “Zona Industrial” da Linha C do Metro do Porto; - linha de desejo 2 - no eixo Castelo da Maia – Zona Industrial – Pedras Rubras – Aeroporto com interfaces nas estações do Metro do Porto, no Castelo da Maia (linha C), Pedras Rubras (linha B) e Aeroporto (linha E); - linha de desejo 3 - no eixo Aeroporto - Fórum da Maia - ao longo da Avenida do Aeroporto e da N13 atualmente não servida por carreiras de transporte coletivo. Para além da interface com as estações de metro do Aeroporto (linha E) e do Parque Maia (linha C), esta ligação permitirá também o interface com a estação dos Verdes (linha B). <p>As intervenções preconizadas para a rede de transporte coletivo do Concelho apresentam como principais virtualidades a satisfação de uma procura potencial identificada mas não satisfeita ao mesmo tempo que possibilita uma melhoria da estrutura da rede transversal, através de novas ligações aos modos ferroviários (radiais) e entre os diversos eixos destes modos.</p> <p>Tratando-se de um tema que entronca com a reorganização do Sistema de Transportes Coletivos Rodoviários da AMP, em curso até à fase de contratualização do serviço público de transporte de passageiros, a realizar até 2019, conforme disposto no novo Regime Jurídico do Serviço de Transporte Público de Passageiros e no âmbito da delegação de competências na Área Metropolitana do Porto (em curso), tendente à constituição de uma autêntica Autoridade Metropolitana de Transportes, é expectável que esta questão seja resolvida no seio da referida entidade. Neste contexto, mantendo-se o projeto, não é afetada verba, em sede de PEDU à</p>

Relação com outros(as)	projetos n.º I-1, I-5, I-7, II-1, III-1, III-2, III-5, IV-2, IV-3 e V-1 do PAMUS e com os projetos de reabilitação das áreas centrais abrangidas
-------------------------------	--

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Corredores de Elevada Procura Implementados (N.º)	1 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	200.000,00	0,00	200.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	200.000,00	0,00	200.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2019	2020

Observações

Ação metropolitana, mantendo-se o projeto, embora sem mobilização de verba.
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantêm-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iv.02
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Reorganização do Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário - lançamento da Linha Castelo da Maia AIFSC
Entidade Responsável	Autoridade Metropolitana do Porto Operadores de Transporte Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Disponer de uma ferramenta com informação de fácil compreensão e acesso que melhore os níveis de satisfação dos utilizadores ; Aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos; Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo;
Tipologias	(iv) a estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos “em sítio próprio” (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);
Descrição	<p>A hierarquização da rede de transporte coletivo permite enfatizar as ligações a potenciar, bem como estruturar os principais nós de articulação modal desta rede. A proposta desenvolvida no PMSCM para hierarquização da rede estrutura-se em três níveis hierárquicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rede de 1º Nível – constituída pelas redes de transporte ferroviário ligeiro (Metro do Porto) e pesado (CP); - Rede de 2º Nível – constituído pelos grandes eixos de oferta de transporte rodoviário, assegurada por carreiras que efetuam serviços concelhios e interconcelhios; - Rede de 3º Nível – composta pela restante rede de transporte público coletivo de menor importância, correspondente aos serviços urbanos e carreiras com menores níveis de procura. <p>Para cada um dos três níveis hierárquicos definidos estabeleceram-se níveis mínimos de serviço a assegurar. Para a Rede de 1º nível (serviços que asseguram as ligações Interurbanas) deve assegurar-se a dotação de sistemas ferroviários em sítio próprio, Metro do Porto e Comboio, e complementarmente por serviços rodoviários. A Rede de 2º nível (serviços que asseguram ligações intraconcelhios), os intervalos mínimos entre circulações deverão ser de 1/2/hora durante os períodos de ponta e 1/hora durante o corpo do dia e a distância entre paragens no caso destas carreiras não deverá ser inferior a 400 metros. Já para a Rede de 3º nível (serviços urbanos) mantêm-se os mesmos valores recomendados para as carreiras que asseguram as ligações concelhios, sendo que neste caso as distâncias mínimas entre paragens poderão ser reduzidas para valores da ordem dos 300 metros, uma vez que se pretende nestas carreiras privilegiar a acessibilidade às mesmas, por envolverem ligações entre distâncias menores.</p> <p>Neste domínio, foram propostas ligações a potenciar ao nível do planeamento da rede de transporte coletivo, a que se designou de linhas de desejo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linha de desejo 1 - no eixo Águas Santas – Maia – Zona Industrial com interface na estação de Águas Santas da Linha do Minho e com a estação “Zona Industrial” da Linha C do Metro do Porto; - linha de desejo 2 - no eixo Castelo da Maia – Zona Industrial – Pedras Rubras – Aeroporto com interfaces nas estações do Metro do Porto, no Castelo da Maia (linha C), Pedras Rubras (linha B) e Aeroporto (linha E); - linha de desejo 3 - no eixo Aeroporto - Fórum da Maia - ao longo da Avenida do Aeroporto e da N13 atualmente não servida por carreiras de transporte coletivo. Para além da interface com as estações de metro do Aeroporto (linha E) e do Parque Maia (linha C), esta ligação permitirá também o interface com a estação dos Verdes (linha B). <p>As intervenções preconizadas para a rede de transporte coletivo do Concelho apresentam como principais virtualidades a satisfação de uma procura potencial identificada mas não satisfeita ao mesmo tempo que possibilita uma melhoria da estrutura da rede transversal, através de novas ligações aos modos ferroviários (radiais) e entre os diversos eixos destes modos.</p> <p>Tratando-se de um tema que entronca com a reorganização do Sistema de Transportes Coletivos Rodoviários da AMP, em curso até à fase de contratualização do serviço público de transporte de passageiros, a realizar até 2019, conforme disposto no novo Regime Jurídico do Serviço de Transporte Público de Passageiros e no âmbito da delegação de competências na Área Metropolitana do Porto (em curso), tendente à constituição de uma autêntica Autoridade Metropolitana de Transportes, é expectável que esta questão seja resolvida no seio da referida entidade. Neste contexto, mantendo-se o projeto, não é afetada verba, em sede de PEDU à</p>

Relação com outros(as)	projetos n.º I-1, I-5, I-8, II-1, III-1, III-3, III-5, IV-1, IV-3 e V-1 do PAMUS e com os projetos de reabilitação das áreas centrais abrangidas
-------------------------------	--

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Corredores de Elevada Procura Implementados (N.º)	1 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	200.000,00	0,00	200.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	200.000,00	0,00	200.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2019	2020

Observações

Ação metropolitana, mantendo-se o projeto, embora sem mobilização de verba
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitana, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iv.03
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Reorganização do Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário - Lançamento da Linha Estação Fórum Maia SONAE AIFSC
Entidade Responsável	Autoridade Metropolitana do Porto Operadores de Transporte Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Dispor de uma ferramenta com informação de fácil compreensão e acesso que melhore os níveis de satisfação dos utilizadores ; Aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos; Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo;
Tipologias	(iv) a estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos “em sítio próprio” (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);
Descrição	<p>A hierarquização da rede de transporte coletivo permite enfatizar as ligações a potenciar, bem como estruturar os principais nós de articulação modal desta rede. A proposta desenvolvida no PMSCM para hierarquização da rede estrutura-se em três níveis hierárquicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rede de 1º Nível – constituída pelas redes de transporte ferroviário ligeiro (Metro do Porto) e pesado (CP); - Rede de 2º Nível – constituído pelos grandes eixos de oferta de transporte rodoviário, assegurada por carreiras que efetuam serviços concelhios e interconcelhios; - Rede de 3º Nível – composta pela restante rede de transporte público coletivo de menor importância, correspondente aos serviços urbanos e carreiras com menores níveis de procura. <p>Para cada um dos três níveis hierárquicos definidos estabeleceram-se níveis mínimos de serviço a assegurar. Para a Rede de 1º nível (serviços que asseguram as ligações Interurbanas) deve assegurar-se a dotação de sistemas ferroviários em sítio próprio, Metro do Porto e Comboio, e complementarmente por serviços rodoviários. A Rede de 2º nível (serviços que asseguram ligações intraconcelhios), os intervalos mínimos entre circulações deverão ser de 1/2/hora durante os períodos de ponta e 1/hora durante o corpo do dia e a distância entre paragens no caso destas carreiras não deverá ser inferior a 400 metros. Já para a Rede de 3º nível (serviços urbanos) mantêm-se os mesmos valores recomendados para as carreiras que asseguram as ligações concelhios, sendo que neste caso as distâncias mínimas entre paragens poderão ser reduzidas para valores da ordem dos 300 metros, uma vez que se pretende nestas carreiras privilegiar a acessibilidade às mesmas, por envolverem ligações entre distâncias menores.</p> <p>Neste domínio, foram propostas ligações a potenciar ao nível do planeamento da rede de transporte coletivo, a que se designou de linhas de desejo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linha de desejo 1 - no eixo Águas Santas – Maia – Zona Industrial com interface na estação de Águas Santas da Linha do Minho e com a estação “Zona Industrial” da Linha C do Metro do Porto; - linha de desejo 2 - no eixo Castelo da Maia – Zona Industrial – Pedras Rubras – Aeroporto com interfaces nas estações do Metro do Porto, no Castelo da Maia (linha C), Pedras Rubras (linha B) e Aeroporto (linha E); - linha de desejo 3 - no eixo Aeroporto - Fórum da Maia - ao longo da Avenida do Aeroporto e da N13 atualmente não servida por carreiras de transporte coletivo. Para além da interface com as estações de metro do Aeroporto (linha E) e do Parque Maia (linha C), esta ligação permitirá também o interface com a estação dos Verdes (linha B). <p>As intervenções preconizadas para a rede de transporte coletivo do Concelho apresentam como principais virtualidades a satisfação de uma procura potencial identificada mas não satisfeita ao mesmo tempo que possibilita uma melhoria da estrutura da rede transversal, através de novas ligações aos modos ferroviários (radiais) e entre os diversos eixos destes modos.</p> <p>Tratando-se de um tema que entronca com a reorganização do Sistema de Transportes Coletivos Rodoviários da AMP, em curso até à fase de contratualização do serviço público de transporte de passageiros, a realizar até 2019, conforme disposto no novo Regime Jurídico do Serviço de Transporte Público de Passageiros e no âmbito da delegação de competências na Área Metropolitana do Porto (em curso), tendente à constituição de uma autêntica Autoridade Metropolitana de Transportes, é expectável que esta questão seja resolvida no seio da referida entidade. Neste contexto, mantendo-se o projeto, não é afetada verba, em sede de PEDU à</p>

Relação com outros(as)	projetos n.º I-1, I-6, II-1, III-1, III-3, III-5, IV-1, IV-2 e V-1 do PAMUS e com os projetos de reabilitação das áreas centrais abrangidas
-------------------------------	---

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Corredores de Elevada Procura Implementados (N.º)	1 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	100.000,00	0,00	100.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	100.000,00	0,00	100.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2019	2020

Observações

Ação metropolitana, mantendo-se o projeto, embora sem mobilização de verba.
Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.
Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	iv.04
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	<p>Prolongamento da Linha C da Metro do Porto, da Estação do ISMAI até ao Concelho da Trofa</p>
Entidade Responsável	<p>Metro do Porto, S.A. Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto</p>
Área de Intervenção	<p>AMP</p>
Objetivos Específicos	<p>Melhoria da oferta/aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos. Redução do tráfego urbano e suburbano. Redução de emissão de poluentes.</p>
Tipologias	<p>(iv) a estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos “em sítio próprio” (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);</p>
Descrição	<p>O projeto compreende o prolongamento da Linha C, entre o ISMAI e a Trofa, integrada no Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SML), com a execução do canal, a construção dos interfaces e a requalificação urbana e viária das áreas envolventes. O prolongamento da Linha C entre o ISMAI e a Trofa vai assegurar a interligação de oito concelhos, permitindo melhorar a mobilidade dos munícipes dos Concelhos da Maia e Trofa, estes últimos privados do sistema ferroviário com a construção do sistema de metro ligeiro, que ocupou o antigo canal ferroviário.</p> <p>Tratando-se de um projeto a executar pela Metro do Porto, S.A., no âmbito do qual foi assinado um Protocolo de Cooperação entre a referida empresa a CCDRN e os Municípios da Maia e Trofa, no âmbito do qual a CCDRN se compromete a diligenciar no sentido de assegurar o financiamento comunitário para a execução, seja através do PO NORTE 2020, seja através do programa operacional temático, SEUR, desconhecendo-se ainda o contexto em que o mesmo poderá vir a ser financiado, mantendo-se o projeto, não é afetada, por ora, verba em sede de PEDU, à concretização do mesmo, ficando pendente de reprogramação.</p>
Relação com outros(as)	<p>projetos n.º I-8, II-1, III-1, III-4, III-5, III-7, IV-2, V-1 do PAMUS</p>

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Corredores de Elevada Procura Implementados (N.º)	1 (2023)
	Interfaces Multimodais Apoiados (N.º)	1 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA- INERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	50.000,00	0,00	50.000,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	50.000,00	0,00	50.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2016	2020

Observações

Tratando-se de um projeto a executar pela Metro do Porto, S.A., no âmbito do qual foi assinado um Protocolo de Cooperação entre a referida empresa a CCDRN e os Municípios da Maia e Trofa, no qual a CCDRN se compromete a diligenciar no sentido de assegurar o financiamento comunitário para a execução, seja através do PO NORTE 2020, seja através do programa operacional temático, SEUR. Desconhecendo-se ainda o contexto em que o mesmo poderá vir a ser financiado, mantendo-se a mobilização de um valor simbólico para sinalização da importância do investimento, o mesmo carecerá, face às restrições orçamentais e dúvidas de elegibilidade de eventual reprogramação.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	v.01
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de um site de informação integrada sobre o Sistema de Transportes Públicos Metropolitano
Entidade Responsável	Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto (AMP), com os diversos operadores de transporte
Área de Intervenção	AMP
Objetivos Específicos	Aumento do número de utilizadores dos Transportes Públicos Coletivos. Melhorar a articulação entre os operadores de transporte coletivo.
Tipologias	(v) a adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;
Descrição	<p>Com vista a melhorar a atratividade do sistema de transportes coletivos, importa intervir no sentido de proporcionar aos utilizadores do sistema informação atualizada, que lhes permita compreender de forma rápida e facilmente acessível como realizar as suas deslocações, tarifários e tempos associados às viagens.</p> <p>O atual sistema padece de problemas em matéria de integração e atualização dos dados disponíveis, o que não confere garantias de fiabilidade aos utilizadores para, de uma forma rápida, compreender quais as alternativas de serviços de que dispõe para a realização das viagens.</p> <p>A insuficiente coordenação dos sistemas de informação geralmente constitui um problema para os utilizadores dos transportes coletivos e é, normalmente, fruto da concorrência de diferentes operadores de transportes.</p> <p>Um fator de sucesso na gestão da mobilidade e promoção dos transportes coletivos, passa por disponibilizar ferramentas que permitam compreender como realizar a viagem, que opções de modos e serviços de transporte existem para a realização da viagem, os tempos de viagem, locais de transbordo, tempos de espera e custos.</p> <p>Sugere-se assim a disponibilização de um sítio, com informação integrada sobre os serviços de transporte, para divulgação de informação sobre a rede de transportes públicos, no qual seja possível efetuar pesquisa de horários, mapas de rede, tempos de percurso, etc.</p> <p>Tratando-se de um processo complexo, que exige a colaboração dos vários operadores dentro e fora do concelho, bem como da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto (entidade com competências ao nível do planeamento das redes e concessões dos diferentes operadores), considerando o novo Regime Jurídico do Serviço de Transporte Público de Passageiros e a delegação de competências na Área Metropolitana do Porto (em curso), tendente à constituição de uma autêntica Autoridade Metropolitana de Transportes, é expectável que esta questão seja resolvida no seio da referida entidade. Neste contexto, prevendo-se o projeto, não é afetada verba, em sede de PEDU, à concretização do mesmo, por se tratar de um Projeto Metropolitano, que não deve cativar verba dos PEDU municipais.</p>
Relação com outros(as)	projetos n.º I-1, I-2, I-3, I-4, I-5, II-1, III-1, III-2, III-3, III-4, III-5, IV-1, IV-2, IV-3 do PAMUS

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
--------	-----------	------

	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	0,00	0,00	0,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	0,00	0,00	0,00
Aquisição de serviços	10.000,00	0,00	10.000,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	10.000,00	0,00	10.000,00

Calendarização do Investimento

Início

Fim

2016

2018

Observações

Ação supramunicipal, com verba não mobilizada, mas elegível.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	vi.01
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Implementação de um sistema centralizado de controlo e gestão de tráfego
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Melhorar a gestão de tráfego e monitorizar as instalações semafóricas de forma a potenciar o seu funcionamento em melhoria contínua ao nível de sincronismo, verificação de avarias, programação, etc. em tempo real. Redução de emissão de poluição e ruído no seguimento das contagens de tráfego e tratamento dos dados com implementação de medidas mitigadoras.
Tipologias	(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;
Descrição	Estudar e implementar um sistema centralizado de controlo e gestão de tráfego, de forma a controlar, em tempo real o sincronismo entre semáforos, a verificação de avarias, a verificação das programações dos cruzamentos semafóricos, a alteração de tempos de semáforos, etc. Instalar radares e câmaras em pontos de acumulação de tráfego e com elevados pontos de conflito. Instalar contadores de tráfego em pontos específicos de interesse de vias distribuidoras principais e vias coletoras, diferenciando o tipo de veículo e a velocidade a que circulam em diferentes períodos do dia, de forma a calcular o nível de poluição e o nível de ruído. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, remete-se o mesmo para eventual reprogramação.
Relação com outros(as)	projetos n.º V-1 e V-2 do PAMUS

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Taxa de sinistralidade rodoviária Municipal (ISRM - Índice de Sinistralidade Rodoviária Municipal corrigido)	Redução de 20% relativamente aos dados de 2010 (2018) Redução de 30% relativamente aos dados de 2010 (2023)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado		
Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	0,00	0,00	0,00
Estudos e projetos	2.400,00	0,00	2.400,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	57.600,00	0,00	57.600,00
Aquisição de serviços	0,00	0,00	0,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	60.000,00	0,00	60.000,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2016	2018

Observações

Ação municipal, de prioridade média/baixa, o que, face às restrições orçamentais, remete-se para eventual reprogramação. Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação. Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	viii.01
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Conclusão de um troço da Via Periférica, correspondente à ligação da Rua do Souto à Avenida Dom Mendo (antiga EN 13)
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Redução de emissão de poluentes Libertar o sistema viário local de veículos pesados de mercadorias Potenciar o uso e a atratividade da Zona Empresarial da Zona Poente da Cidade da Maia
Tipologias	(viii) Outros Projetos / Ações
Descrição	O projeto compreende a conclusão de um troço da Via Periférica, correspondente à ligação da Rua do Souto à Avenida Dom Mendo (antiga EN 13), com a extensão de 850 metros, conforme previsto na Planta de Ordenamento – Hierarquia Viária e Programação e Execução do Plano Diretor Municipal da Maia, adotando o perfil existente nos demais troços, que estabelecerá a continuidade dos troços desta via já construídos e permitirá a ligação da Ex-E.N.13 (Rotunda da Av. D. Mendo) com a Ex-E.N.-107 e a A41. Considerada uma das principais ligações a concluir nos locais de maior solicitação, pelo PMSCM, a concretização deste prolongamento pretende-se efetuar o fecho da malha viária com a conclusão, para poente (Área de Acolhimento Empresarial a Poente da Cidade da Maia - SONAE/MODIS), da circular à cidade, reduzindo o tráfego de atravessamento no centro da cidade, e a melhoria da legibilidade das circulações rodoviárias promovendo a diminuição do uso da rede hierárquica inferior. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação.
Relação com outros(as)	projetos n.ºs I-1, I-2, I-5 e IV-3 do PAMUS

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	0,9 (2018)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
--------	-----------	------

	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	87.500,00	0,00	87.500,00
Estudos e projetos	38.500,00	0,00	38.500,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	875.000,00	0,00	875.000,00
Empreitadas	0,00	0,00	0,00
Aquisição de serviços	9.625,00	0,00	9.625,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	1.010.625,00	0,00	1.010.625,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2016	2018

Observações

Ação municipal, com verba não mobilizada e de elegibilidade duvidosa. Mantém-se face á importância em matéria de mobilidade global do Município, no entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva “escondidas” (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	viii.02
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Criação de sistema viário/ciclável/pedonal de ligação da Área de Acolhimento Empresarial da Maia II à Interface Ferroviária do Leandro e à A41
Entidade Responsável	Município da Maia Parceiros privados
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Promoção de modos suaves (criação de ciclovias e passeios) Beneficiar a intermodalidade (ligação ao interface ferroviário "Apeadeiro do Leandro") Redução de emissão de poluentes Libertar o sistema viário local de veículos pesados de mercadorias Potenciar o uso e a atratividade da Área de Acolhimento Empresarial da Maia II
Tipologias	(viii) Outros Projetos / Ações
Descrição	<p>A Área de Acolhimento Empresarial Maia II, localizada nas freguesias de Folgosa e S. Pedro de Fins, possui dois polos: o Pólo do Leandro, localizado na freguesia de Folgosa, entre a A3/IP1 e a Linha de Caminho de Ferro do Minho, com 84,1 ha, e o Pólo de Montezelo, Localizado nas freguesias de Folgosa e S. Pedro de Fins, entre a A41 e a Linha de Caminho de Ferro do Minho, com 141,8 ha.</p> <p>Na Área de Acolhimento Empresarial da Maia II localizam-se atualmente um total de 86 empresas, 40 no pólo do Leandro, destacando-se nomes como a Bial, a Siderurgia Nacional, a SPO – Sociedade Portuguesa de Oxigénio, a Ucanorte/Mercoflores, a Sogenave, a Socitrel e a Riveraflor, e 36 no pólo de Montezelo, destacando-se empresas como a Cimpor, a Rangel, a Eurofruta e a J. C. Deacaux. Para além da capacidade instalada, na Zona Empresarial da Maia II existe ainda uma oferta de área disponível para a captação de investimento. Este espaço foi também identificado, no âmbito do Programa Portugal Logístico, do então Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, para a localização da designada Plataforma Logística Maia/Trofa, no seu limite norte.</p> <p>O atual acesso implica a passagem por zonas de carácter residencial, o que configura um relevante potencial foco de sinistralidade, limitando/constrangendo a mobilidade rodoviária, sobretudo a de pesados com a pedonal e ciclável.</p> <p>Com efeito, para a carga urbana existente e a acrescida pelas pretensões que têm chegado à Autarquia mostra-se necessária a construção do designado Nó da Nova Maia/Parque Millennium, de ligação à A41, bem como das vias referenciadas como RVP 21 – Via Estruturante do Leandro, RVP 25 – Ligação da Rua Gonçalo Mendes da Maia (Nogueira) ao nó do Parque Millennium (A41), cerca de 1700 metros de extensão, e a RVP 23 – Via Estruturante da Zona Empresarial da Maia II, com cerca de 2530 metros de extensão, todas referenciadas no Plano Diretor Municipal da Maia.</p> <p>O sistema viário referido, está previsto com perfis de arruamento que potenciam a integração paisagística entre as zonas com função industrial e rural/residencial, incluindo ainda o referencial de incremento de modos suaves (pedonal e ciclável) através da previsão de ciclovia dedicada e passeios segregados que conferem todas as condições adequadas de conforto e segurança. Adicionalmente, mas não menos relevante, o sistema viário/ciclável/pedonal proposto conferirá acesso ao atual interface ferroviário "Apeadeiro do Leandro", que se encontra preparado/compatibilizado para acolher o sistema, tendo sido intervencionado para o efeito, designadamente através da construção de passagem viária/pedonal desnivelada, parque de estacionamento e rotundas de interligação, afigurando-se, sob o ponto de vista estratégico, como um importante polo gerador/atractor de viagens, que importa considerar, em articulação com a CP e as empresas já instaladas.</p> <p>No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação.</p>

Relação com outros(as)	projetos n.ºs III-1 do PAMUS
-------------------------------	------------------------------

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	4,2 (2018)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	377.136,80	0,00	377.136,80
Estudos e projetos	165.940,19	0,00	165.940,19
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	3.771.368,00	0,00	3.771.368,00
Aquisição de serviços	41.485,05	0,00	41.485,05
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	4.355.930,04	0,00	4.355.930,04

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2016	2018

Observações

Sistema viário de elevada importância estratégica para o município. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação. Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação. Relativamente aos indicadores de resultado mantêm-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	viii.03
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Sistema de ligação viária/ciclável/pedonal entre a Rua N. Sr.ª da Caridade, a Via Diagonal e a A41
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Promoção de modos suaves (criação de ciclovias e passeios) Redução de emissão de poluentes Libertar o sistema viário local de veículos pesados de mercadorias Potenciar o uso e a atratividade do Zona Acolhimento Empresarial Maia II
Tipologias	(viii) Outros Projetos / Ações
Descrição	Ligação entre a Rua Infante D. Henrique, ao nó de Requeixo com a A41, e a Rua N.ª Sr.ª da Caridade, com a extensão de 500 metros, acedendo à designada Via Diagonal (eixo viário transversal que estabelece a conexão entre as Área de Acolhimento Empresarial da Maia I e II). Pretende-se que o sistema viário proposto beneficie a interligação entre núcleos urbanos, adotando perfis de arruamento que potenciam a integração paisagística entre as zonas e rural e residencial, incluindo ainda o incremento de modos suaves (pedonal e ciclável) através da previsão de ciclovia dedicada e passeios segregados que conferem todas as condições adequadas de conforto e segurança. Esta ação permitirá a otimização de tráfego rodoviário em vias de carácter municipal, drenando-o eficazmente para o sistema viário principal, com evidentes vantagens ao nível de conforto e segurança, bem como redução de emissões poluentes e do ruído nas zonas urbanas. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação.
Relação com outros(as)	

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	0,5 (2018)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
--------	-----------	------

	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	75.000,00	0,00	75.000,00
Estudos e projetos	33.000,00	0,00	33.000,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	750.000,00	0,00	750.000,00
Aquisição de serviços	8.250,00	0,00	8.250,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	866.250,00	0,00	866.250,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2016	2018

Observações

Sistema viário de elevada importância estratégica para o município. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	viii.04
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	Sistema de ligação viária/pedonal/ciclável entre a Interface de Metro de Crestins, a Área de Acolhimento Empresarial das Minhoteiras e a A41 e a VRI
Entidade Responsável	Município da Maia
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Promoção de modos suaves (criação de ciclovias e passeios) Beneficiar a intermodalidade (ligação ao interface ferroviário - Estação de Metro de Crestins) Redução de emissão de poluentes Libertar o sistema viário local de veículos pesados de mercadorias Potenciar o uso e a atratividade do Zona Empresarial das Minhoteiras
Tipologias	(viii) Outros Projetos / Ações
Descrição	O sistema proposto, com cerca de 1800 metros de extensão, providenciará o acesso entre a Área de Acolhimento Empresarial das Minhoteiras, o interface do Metro do Porto - Estação de Crestins/linha vermelha e o nó rodoviário de primeira escala, com a A41 e a VRI. Um dos principais fundamentos da intervenção consiste na execução de infraestruturas dedicadas para modos suaves, como passeios acessíveis e ciclovias, por forma a potenciar os movimentos até/desde o local de trabalho, através do recurso a mobilidade ferroviária, complementada com pedonal ou ciclável, designadamente para os movimentos entre a Estação de Metro de Crestins e a Zona Empresarial das Minhoteiras. Esta ação permitirá a otimização de tráfego rodoviário em vias de carácter municipal, sobretudo de veículos pesados, drenando-o eficazmente para o sistema viário principal, com evidentes vantagens ao nível de conforto e segurança, bem como redução de emissões poluentes e do ruído nas zonas urbanas. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação.
Relação com outros(as)	projetos III-1 do PAMUS

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	1,8 (2018)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado

Código	Descrição	Meta
--------	-----------	------

	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento

	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	220.000,00	0,00	220.000,00
Estudos e projetos	88.000,00	0,00	88.000,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	1.980.000,00	0,00	1.980.000,00
Aquisição de serviços	22.000,00	0,00	22.000,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	2.310.000,00	0,00	2.310.000,00

Calendarização do Investimento

Início	Fim
2016	2018

Observações

Sistema viário de elevada importância estratégica para o município. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação. Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação. Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva “escondidas” (34-45 e 52-55)

Ficha de caracterização de cada intervenção proposta

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Componente	PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
Ação (se aplicável)	viii.05
Município	Maia

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

Designação da Intervenção	vistema de ligação Viária/pedonal/ciclável entre a Urbanização dos Maninhos e a Rua 5 de Outubro
Entidade Responsável	Município da Maia Metro do Porto
Área de Intervenção	Concelho da Maia
Objetivos Específicos	Redução de emissão de poluentes nas zonas habitacionais Libertar o sistema viário local de tráfego de passagem Redução das viagens motorizadas Promoção de modos suaves (criação de ciclovias e passeios) Maior equilíbrio na afetação do espaço público, contribuindo para melhorar a qualidade ambiental do concelho, pela redução de emissões atmosféricas e dos níveis de ruído associados ao tráfego rodoviário
Tipologias	(viii) Outros Projetos / Ações
Descrição	<p>O sistema proposto, com cerca de 290 metros de extensão, providenciará o acesso entre a Rua 5 de Outubro (EM 546-3) e a Urbanização dos Maninhos. Esta ligação permitirá ligar esta urbanização ao sistema principal de distribuição existente através da Via Periférica da Cidade da Maia, retirando tráfego de passagem, hoje efetuado pelo centro da Cidade da Maia, designadamente, pela Urbanização dos Maninhos e pela Urbanização da Cidade Jardim.</p> <p>A ligação referida permitirá melhorar significativamente a qualidade de vida das populações residentes, drenando o tráfego eficazmente para o sistema viário principal, com evidentes vantagens ao nível de conforto e segurança, reduzindo as emissões poluentes e os níveis de ruído nas zonas urbanas referidas.</p> <p>Esta ação permitirá ainda a implementação de medidas de melhoria das condições de coexistência entre os modos suaves, melhorando as condições atualmente existentes, através de alargamento das áreas dedicadas ao peão e ciclista em detrimento do espaço dedicado ao transporte automobilizado, nas áreas urbanas referidas.</p> <p>A ligação permitirá também aumentar a acessibilidade ao Parque Urbano dos Maninhos, cuja primeira fase já foi executada, e que se consubstancia como um equipamento coletivo da Cidade da Maia regenerador do ambiente urbano.</p> <p>No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação.</p>
Relação com outros(as)	Favorece o sucesso da implementação das medidas de melhoria das condições de coexistência dos modos suaves no Centro da Cidade e de projetos de Requalificação de Percursos Pedonais e Cicláveis nas principais artérias do Centro da Cidade.

Indicadores de Realização

Código	Descrição	Meta
	Vias dedicadas às mobilidades suaves (km)	0,3 (2020)
	Planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	1 (2023)

Indicadores de Resultado		
Código	Descrição	Meta
	Equilibrar distribuição por modos, prevendo uma % para redução de TI, em favor do TC e Modos suaves face aos valores registados no Inquérito à mobilidade no PMS Maia	2,5% (2018) 5% (2023)
	Até 2023 redução de 20% das emissões de CO2 relativamente ao valor registado em 2009 (dados APA-INNERPA)	8,4% (2018) 20% (2023)

Estrutura de Custos do Investimento			
	Público	Privado	Total
Terrenos e edifícios	92.070,00	0,00	92.070,00
Estudos e projetos	41.850,00	0,00	41.850,00
Ações imateriais	0,00	0,00	0,00
Formação (se aplicável)	0,00	0,00	0,00
Empreitadas	828.630,00	0,00	828.630,00
Aquisição de serviços	20.925,00	0,00	20.925,00
Certificações	0,00	0,00	0,00
TOTAIS	983.475,00	0,00	983.475,00

Calendarização do Investimento	Início	Fim
	2018	2020

Observações

Sistema viário de média importância para o município. No entanto, face às restrições orçamentais, e às atuais questões de elegibilidade da operação, não será mobilizada verba, remetendo-se o mesmo para outras fontes de financiamento e/ou eventual reprogramação.

Considerou-se como indicador para todas as ações a implementação de 1 PMUS, seja municipal, seja metropolitano, significando que cada um das ações contribui para implementar o mesmo PMUS (1PMUS), não sendo cumulativo em cada ação.

Relativamente aos indicadores de resultado mantém-se os indicadores já apresentados, os quais será redefinidos em função do que vier a ficar definido em sede de PAMUS metropolitano, em fase final de conclusão. Reitera-se que somos da opinião que os indicadores de resultado a apresentar deverão seguir uma metodologia única ao nível de território nacional e ser contabilizados ao nível de cada território municipal e não ação a ação.

Notas:

- No caso da PI 9.8, para além dos respetivos indicadores, deverão ser contemplados indicadores no âmbito das PI 9.1, 9.6, 9.10 e 10.1 (se aplicável)
- Deverá ser mencionado se a operação é municipal ou supramunicipal
- Para uma melhor caracterização dos indicadores (se necessário), a ficha contém linhas de reserva "escondidas" (34-45 e 52-55)